A°. 1953 N°. 86



PUBLICATIEBLAD

LANDSBESLUIT HOUDENDE ALGEMENE MAATREGELEN *van de 11de Juni 1953 tot wijziging van de Bezoldigingsregeling 1948 (P.B. 1948, no. 152).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

In overweging genomen hebbende, dat ter uitvoering van artikel 32, 1ste lid der Landsregeling van de Nederlandse Antillen, het nodig is het navolgende vast te stellen;

Heeft, de Raad van Advies gehoord, besloten:

Artikel 1.

De Bezoldigingsregeling 1948 (P.B. 1948, no. 152), zoals deze is gewijzigd, het laatst bij landsbesluit houdende algemene maatregelen van de 9de Juni 1953 (P.B. 1953, no. 83), wordt nader gewijzigd als volgt:

a. in schaal 31 in voetnoot 3 vervalt: „als leider van de telefoondienst op Aruba;".

b. in schaal 41 in voetnoot 6 vervalt: „*f* 600,— 's jaars als leider van de telefoondienst op Aruba;".

c. in schaal 41 wordt achter de woorden „Substituut Griffier van de Staten" het verwijzingsteken „7" geplaatst, waarna aan de schaal een voetnoot wordt toegevoegd genummerd en luidende: „7) Aan deze rang is een tijdelijke toelage van *f* 480,— 's jaars verbonden als ambtenaar belast met de bediening van het electrische geluidsopname-apparaat van de Staten van de Nederlandse Antillen.".

Artikel 2.

Dit landsbesluit wordt geacht in werking te zijn getreden met ingang van 1 October 1952, met uitzondering van het bepaalde in artikel 1 onder c, hetwelk geacht wordt in werking te zijn getreden met ingang van 22 Maart 1953.

Gegeven te Willemstad, de 11de Juni 1953.

STRUYCKEN.

Het lid van de Regeringsraad
voor Algemene Zaken,
M. F. DA COSTA GOMEZ

Het lid van de Regeringsraad
voor Verkeer en Vervoer,
F. KARNER.

Uitgegeven de 19de Juni 1953.
Het lid van de Regeringsraad
voor Algemene Zaken,
M. F. DA COSTA GOMEZ.

A° 1953 N° 87

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT van de 11de Juni 1953 tot [illegible] opneming in het Publicatieblad van het Koninklijk Besluit van 22 December 1952 [illegible] van een [illegible] van het Koninkrijk der Nederlanden (Staatsblad 1952 no. [illegible]).

De GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Gelezen:

de brief van 22 Mei 1953 no. [illegible] van de Minister van Overzeese Rijksdelen, waarbij het Koninklijk Besluit van 22 December 1952 tot wijziging van een [illegible] van het Koninkrijk der Nederlanden (Staatsblad 1952 no. [illegible]) ter bekendmaking wordt toegezonden;

HEEFT GOEDGEVONDEN:

De [illegible] bij voormeld Koninklijk Besluit van 22 December 1952 (Staatsblad 1952 no. [illegible]) [illegible] in het Publicatieblad [illegible].

Willemstad, de 11de Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 12de Juni 1953.

De wnd. Gouvernementssecretaris,

[illegible]

A°. 1953  N°. 87

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 13de Juni 1953 no. 1, bepalende de opneming in het Publicatieblad van het Koninklijk Besluit van 29 December 1950 tot uitgifte van een Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden. (Staatsblad 1950, no. K. 667).*

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Gelezen:

de brief dd. 22 Mei 1953 no. 47881/363 van de Minister van Overzeese Rijksdelen, waarbij het Koninklijk Besluit van 29 December 1950 tot uitgifte van een Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden (Staatsblad 1950, no. K. 667) ter bekendmaking wordt aangeboden;

HEEFT GOEDGEVONDEN:

Te bepalen, dat bovenaangehaald Koninklijk Besluit van 29 December 1950 (Staatsblad 1950 no. K. 667) nevens dit besluit in het Publicatieblad zal worden bekendgemaakt.

Willemstad, de 13de Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 19de Juni 1953.
de wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

BESLUIT *van 29 December 1950 tot uitgifte van een Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden.*

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Buitenlandse Zaken van 23 December 1950, Directie Kabinet en Protocol/Afdeling Verdragen no. 127730, en van Justitie van 28 December 1950, 6e Afdeling no. 2157;

Overwegende, dat het wenselijk is, een Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden uit te geven;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1.

Er zal, te beginnen met 1 Januari 1951, worden uitgegeven een „Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden".

Artikel 2.

In het Tractatenblad zullen zo spoedig mogelijk worden geplaatst de tekst en voor zoveel nodig en mogelijk de vertaling in het Nederlands van, alsmede gegevens betreffende verdragen en andere overeenkomsten, welke Wij met vreemde Mogendheden sluiten of waartoe Wij toetreden.

Hierin kunnen tevens worden geplaatst de tekst en de vertaling in het Nederlands van, alsmede gegevens betreffende zodanige verdragen en overeenkomsten, ook indien zij voor 1 Januari 1951 zijn gesloten.

Artikel 3.

De zorg voor de uitgifte van het Tractatenblad wordt opgedragen aan Onze Minister van Buitenlandse Zaken.

Hij voorziet de in artikel 2 bedoelde tekst, vertaling en gegevens van het navolgende onderschrift:

„Uitgegeven de
(invulling dagtekening en jaartal).

De Minister van Buitenlandse Zaken,
(ondertekening)"

Onze Minister van Buitenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het Staatsblad en in de Nederlandse Staatscourant zal worden geplaatst.

Soestdijk, 29 December 1950.

JULIANA

De Minister van Buitenlandse Zaken,
STIKKER.

De Minister van Justitie,
STRUYCKEN.

Uitgegeven de negentiende Januari 1951.
De Minister van Justitie,
STRUYCKEN.

A° 1953  N° 88

PUBLICATIEBLAD

LANDSBESLUIT *van de 12de Juni 1953 no. 16 tot wijziging* van de Beschikking van de 31ste Juli 1947, no. 6152 (P.B. 1947, no. 109) tot vaststelling van een loonregeling voor gouvernements-arbeiders en gouvernementswerklieden (P.B. 1947, no. 109).

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Op voordracht van het lid van de Regeringsraad voor Financiën van 13 November 1952;

Gelet op:

artikel 4 van de Gouvernements-Werkliedenverordening 1944 (P.B. 1944, no. 197),

HEEFT GOEDGEVONDEN:

I. De in de bijlage, opgenomen bij de beschikking van de 31ste Juli 1947 no. 6152 (P.B. 1947, no. 109), tot vaststelling van een loonregeling voor gouvernements-arbeiders en gouvernements-werklieden, zoals gewijzigd, voorkomende loonschalen voor het eiland Bonaire worden gerekend te zijn ingegaan 1 September 1952

vervangen door de navolgende loonschalen voor het eilandgebied Bonaire:

WEEKLONEN.

Schaal 1.

Los	Vast
f 38,— — *f* 40,50	*f* 40,50 — *f* 44,50
f 1,— en *f* 1,50	4 x *f* 1,—
Chauffeur	Normaal aantal diensturen per week: 50.

Schaal 2.

Los	Vast
f 46,— — *f* 52,50	*f* 49,— — *f* 57,50
5 x *f* 1,— en 1 x *f* 1,50	1 x *f* 1,— en 5 x *f* 1,50
Timmerman	Normaal aantal diensturen per week: 50.

MAANDLONEN.

Schaal 3.

Los	Vast
f 116,— — *f* 132,—	*f* 124,— — *f* 140,—
4 x *f* 4,—	4 x *f* 4,—
Matroos van de havenboot	Normaal aantal diensturen per week: 50.

Schaal 4.

Los	Vast
f 240,— — *f* 275,—	*f* 254,— — *f* 289,—
8 x *f* 3,— en 2 x *f* 5,50	8 x *f* 3,— en 2 x *f* 5.50
Stuurman-motorist v/d havenboot	Normaal aantal diensturen per week: 50.

II. Te bepalen, dat dit landsbesluit in het Publicatieblad zal worden opgenomen.

Willemstad, de 12de Juni 1953.

STRUYCKEN.

Het lid van de Regeringsraad
voor Financiën,
PLANTZ.

Uitgegeven de 27ste Juni 1953.

Het lid van de Regeringsraad
voor Algemene Zaken,
M. F. DA COSTA GOMEZ.

A°. 1953



N°. 89

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 1, waarbij wordt afgekondigd de Wet van den 1sten Juli 1909, houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen, tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van schippers, stuurlieden of machinisten (Schepenwet) (Staatsblad 1909, no. 219).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

(N°. 219.) **WET** *van den 1sten Juli 1909, houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen, tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van schippers, stuurlieden of machinisten. (Schepenwet.)*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is bepalingen vast te stellen ter voorkoming van scheepsrampen, tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van schippers, stuurlieden of machinisten;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

HOOFDSTUK I.

Inleidende bepalingen.

Artikel 1.

1. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

het ondernemen van eene reis; het anders dan tot het doen van eene proeftocht buitengaats brengen van een schip;

Onze Minister; Onze Minister met de uitvoering van deze wet belast;

schepelingen; allen, die zich als scheepsofficieren of scheepsgezellen aan boord bevinden of zich als zoodanig hebben verbonden;

schipper; elk gezagvoerder van een schip of die dezen vervangt.

2. Voor de toepassing van deze wet wordt onder „schip" begrepen een vaartuig, een sleepschip, een dok en elk ander

dergelijk drijvend voorwerp, hetwelk over zee naar zijne bestemming wordt gesleept.

3. Voor de toepassing van deze wet, ook wat de strafbepalingen betreft, wordt onder „eigenaar" verstaan de persoon, die het beheer over het schip heeft, hetzij hij eigenaar, reeder of boekhouder van de reederij van het schip is, hetzij hem het schip in gebruik is gegeven.

Artikel 2.

1. De bepalingen van de hoofdstukken II tot en met VI van deze wet zijn van toepassing op:

a. een zeeschip in den zin van de wet van 28 Mei 1869 (*Staatsblad* n°. 96) betrekkelijk de afgifte van zeebrieven en vergunningen tot het voeren der Nederlandsche vlag, hetwelk voldoet aan de eischen, gesteld in artikel 2 dier wet;

b. een in Nederland thuis behoorend vaartuig tot schelpvisscherij of tot het vervoeren van visch of schelpen gebezigd wordende;

c. een in Nederland thuis behoorend dok of ander dergelijk drijvend voorwerp, hetwelk over zee naar zijne bestemming wordt gesleept;

d. een in Nederland thuis behoorend zeevisschersvaartuig, tenzij het eene onoverdekte of gedeeltelijk overdekte boot is, welke zich in den regel niet buiten het gezicht van de Nederlandsche kust begeeft;

e. een in Nederland thuis behoorend pleiziervaartuig;

voor zoover het bestemd is dan wel gebezigd wordt om, anders dan tot het doen van eene proeftocht, buitengaats te varen.

2. Voor de toepassing van het bepaalde in het eerste lid onder *b*, *c*, *d* en *e* wordt een schip geacht in Nederland thuis te behooren:

I. indien het kantoor, waarvoor het vaart, in Nederland is gevestigd;

II. indien het in Nederland wordt uitgerust en zijne bemanning voor ten minste de helft uit ingezetenen van Nederland bestaat.

HOOFDSTUK II.

VOORKOMING VAN SCHEEPSRAMPEN.

§ 1. *Van de veiligheidsvoorschriften.*

Artikel 3.

1. Er wordt geene reis ondernomen, tenzij voor het schip overeenkomstig deze wet een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven, hetwelk nog geldig is op het oogenblik van vertrek.
2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat geldt gedurende den daarin uitgedrukten tijd.

Artikel 4.

De schipper is verplicht, alvorens met zijn schip eene reis te ondernemen te zorgen dat:

a. aan boord de noodige reddings- en veiligheidsmiddelen, alsmede heel- en verbandmiddelen aanwezig zijn, in verband met den dienst, waarin het schip wordt gebruikt, den aard en den duur der voorgenomen reis en het aantal opvarenden en de noodige aanwijzingen betrekkelijk een doelmatig gebruik van de reddingsmiddelen zijn aangebracht;

b. aan boord de noodige zeekaarten, zeilaanwijzingen en instrumenten aanwezig zijn en deze behoorlijk zijn bijgehouden of op tijd zijn nagezien en gesteld;

c. alle hulpmiddelen, voorgeschreven in de bepalingen tot voorkoming van aanvaringen op zee, aan boord zijn en in deugdelijken staat verkeeren, en de lantaarns in overeenstemming met deze bepalingen kunnen worden geplaatst;

d. de lensinrichting in orde en van voldoende capaciteit is;

e. de eventuëel in het schip aanwezige electrische inrichtingen de noodige waarborgen voor de veiligheid aanbieden;

f. het zóódanig is geladen, dat het geen grooteren diepgang heeft dan blijkens een van Onzentwege, door eene door Ons te benoemen commissie tot vaststelling van de minimum-uitwatering, af te geven certificaat van uitwatering geoorloofd is;

g. de belading, de stuwage, het ballasten en in het algemeen de uitrusting van het schip aan de eischen van zeewaardigheid en veiligheid voldoen;

h. het schip behoorlijk bemand is en het personeel lichamelijk geschikt is om het schip veilig over zee te brengen;

i. aan boord eene voldoende hoeveelheid brandstof aanwezig is;

k. — indien het schip een passagiersschip is — niet meer passagiers zijn ingescheept dan blijkens aanteekening op het certificaat van deugdelijkheid geoorloofd is.

Artikel 5.

1. Bij algemeenen maatregel van bestuur wordt bepaald:

a. welke opgaven de aanvragen tot het verkrijgen van certificaten van deugdelijkheid moeten bevatten en welke stukken daarbij moeten worden overgelegd;

b. aan welke eischen ter voldoening aan het bepaalde in artikel 4 moet worden voldaan;

c. de regeling voor de vaststelling van den grootsten geoorloofden diepgang, het aanbrengen van de laadlijnmerken en de afgifte van de certificaten van uitwatering;

d. de wijze van onderzoek en wat bij het onderzoek zoo door de belanghebbenden als door de ambtenaren moet worden in acht genomen.

2. De algemeene maatregel van bestuur vermeldt de voorwaarden, welke bij de uitreiking van certificaten van deugdelijkheid kunnen gesteld worden.

3. De algemeene maatregel van bestuur kan bepalen, dat door Ons of in Onzen naam geheel, gedeeltelijk of voorwaardelijk van de daarin vervatte voorschriften vrijstelling kan worden gegeven.

4. De algemeene maatregel van bestuur kan bepalen, dat de ter plaatse bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie in elk bijzonder geval voorschriften kan geven ter bevordering van de richtige naleving van in dien algemeenen maatregel van bestuur vervatte voorschriften.

Artikel 6.

1. Certificaten van deugdelijkheid worden van Onzentwege door het hoofd van de scheepvaartinspectie in twee exemplaren uitgereikt.

2. Wordt de afgifte van een certificaat van deugdelijkheid geweigerd, dan wordt die weigering met opgaaf van redenen aan den aanvrager schriftelijk medegedeeld.

3. De kosten, veroorzaakt door het onderzoek van schepen, niet geclasseerd bij een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux, worden berekend naar een door Onzen Minister vast te stellen tarief, en bij de uitreiking van het certificaat voldaan.

4. Eveneens worden de kosten, veroorzaakt door het onderzoek van schepen en verdere werkzaamheden, noodig voor de uitreiking van certificaten van uitwatering, voor zoover deze werkzaamheden niet door een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux zijn verricht, berekend naar een door Onzen Minister vast te stellen tarief, en bij de uitreiking van het certificaat voldaan.

Artikel 7.

1. Certificaten van deugdelijkheid vervallen:

a. door verloop van den termijn, waarvoor zij gelden;

b. wanneer, in het geval van een schip, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder *a*, de eigendom van het schip ophoudt te voldoen aan de voorwaarden, gesteld in artikel 2 van de wet van 28 Mei 1869 (*Staatsblad* n°. 96);

c. wanneer het schip wordt verbouwd.

2. Certificaten van deugdelijkheid kunnen door den bevoegden ambtenaar van de scheepvaartinspectie worden ingetrokken, wanneer het schip schade heeft beloopen of eene herstelling niet naar behooren is geschied. Van de intrekking wordt den eigenaar bij geadviseerden dienstbrief bericht gezonden.

Artikel 8.

1. De beide exemplaren van een vervallen of ingetrokken certificaat van deugdelijkheid moeten door den eigenaar zoo spoedig mogelijk aan het hoofd van de scheepvaartinspectie worden ingezonden, hetzij rechtstreeks, hetzij door tusschenkomst van ambtenaren der scheepvaartinspectie, waterschouten, ambtenaren met de in- of uitklaring belast, of van Nederlandsche diplomatieke, consulaire of koloniale ambtenaren.

2. Voor een ingezonden certificaat wordt desverlangd een bewijs van ontvangst uitgereikt of toegezonden.

Artikel 9.

1. De schipper is verplicht om:

a. gedurende de reis alles wat tot de uitrusting van het schip behoort in deugdelijken staat en voor onmiddellijk gebruik

gereed te houden, en ook overigens aan alle uit artikel 4 voortvloeiende eischen te voldoen, een en ander met inachtneming van de dienaangaande bij en krachtens den in artikel 5 bedoelden algemeenen maatregel van bestuur gegeven voorschriften;

b. indien gedurende de reis aan het schip, de machinerieën of de uitrusting gebreken blijken of ontstaan, te trachten deze gebreken te herstellen;

c. den diepgang van het schip telkens na het innemen van lading en van brandstoffen op te nemen;

d. — onverminderd het bepaalde bij artikel 359 van het Wetboek van Koophandel — in het scheepsjournaal gedagteekende en onderteekende verklaringen te stellen en door een der scheepsofficieren — eerste stuurman of eerste machinist naar gelang van de zaak, welke het betreft — te doen mede-onderteekenen betreffende datgene, wat ter voldoening aan de onder *a*, *b* en *c* opgelegde verplichtingen is geschied;

e. afschriften van de certificaten van deugdelijkheid en van uitwatering en van de voorwaarden, krachtens artikel 5, tweede lid, gesteld, op eene zichtbare wijze aan te brengen op eene voor alle schepelingen toegankelijke plaats, zoodat dezen van den inhoud daarvan behoorlijk kunnen kennis nemen.

2. De inrichting van het journaal, waarvoor het model van Staatswege kosteloos wordt verkrijgbaar gesteld, en de verplichting om na volbrachte reis of na het verlaten van het schip daarvan inzage te geven en afschrift te laten nemen, worden bij algemeenen maatregel van bestuur geregeld.

3. In het geval, bedoeld in het eerste lid onder *b*, is de schipper voorts verplicht om bij het aandoen van de eerste haven in het ontbrekende te voorzien, voor zoover dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip en van de opvarenden te verzekeren.

§ 2. *Toezicht.*

Artikel 10.

1. Alle schepen blijven aan een voortdurend toezicht van Regeeringswege onderworpen.

2. Onder de bevelen van Onzen Minister wordt dit toezicht opgedragen aan door Ons te benoemen ambtenaren, van welke een door Ons, met den titel van hoofdinspecteur, als hoofd van de scheepvaartinspectie wordt aangewezen.

3. De werkkring en de bevoegdheden van de in het vorige lid bedoelde ambtenaren worden bij algemeenen maatregel van bestuur geregeld.

Artikel 11.

1. De hoofdinspecteur zendt jaarlijks aan Onzen Minister een beredeneerd verslag over de werking en toepassing van de wettelijke voorschriften en den gang van den dienst gedurende het afgeloopen jaar.
2. Dit verslag wordt, hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk, aan de Staten-Generaal overgelegd.

Artikel 12.

De in artikel 10 bedoelde ambtenaren hebben te allen tijde toegang tot de schepen, waarop deze wet van toepassing is en tot de plaatsen, waar zoodanige schepen worden gebouwd of hersteld.

Artikel 13.

De eigenaars, de schippers en de leden der bemanning van schepen, waarop deze wet van toepassing is, zijn verplicht aan de in artikel 10 bedoelde ambtenaren desverlangd de voor hun toezicht noodige inlichtingen te geven.

Artikel 14.

1. Zoowel de werklieden als de hulpmiddelen, welke voor het onderzoek van een schip noodig zijn, moeten op eene desbetreffende vordering van den bevoegden ambtenaar der scheepvaartinspectie door den eigenaar of door den schipper ter beschikking van dezen ambtenaar worden gesteld.
2. De eigenaar en de schipper, alsmede een of meer door elk hunner aan te wijzen personen, zijn bevoegd bij het onderzoek tegenwoordig te zijn.

Artikel 15.

1. Meent de met het onderzoek van een schip belaste ambtenaar, dat niet is of zal worden voldaan aan het bepaalde in artikel 4 of aan de voorschriften krachtens artikel 5 gesteld of gegeven, dan bericht hij dit zoo spoedig mogelijk aan den eigenaar en aan den schipper van dat schip en gelijktijdig aan den hoogsten in rang der ter plaatse bevoegde ambtenaren der scheepvaartinspectie,

onder mededeeling aan ieder hunner van hetgeen naar zijne meening ontbreekt.

2. Op verlangen van den eigenaar of van den schipper bericht hij dezen op welke wijze naar zijne meening in het ontbrekende kan worden voorzien.

3. Blijkt hem ten slotte, dat niet in voldoende mate aan zijne aanwijzingen gevolg is gegeven, dan geeft hij van zijn gevoelen onder vermelding van redenen aan den eigenaar en aan den schipper en aan den in het eerste lid bedoelden ambtenaar der scheepvaartinspectie kennis.

Artikel 16.

1. Indien den ter plaatse bevoegden ambtenaar der scheepvaartinspectie blijkt, dat een schip niet voorzien is van een geldig certificaat van deugdelijkheid, is hij gerechtigd het schip aan te houden.

2. Indien de ter plaatse bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie gegronde redenen heeft voor twijfel of een schip, niettegenstaande daarvoor een certificaat van deugdelijkheid, als bedoeld in artikel 3 is afgegeven, voldoende zeewaardig is, dan wel of aan het bepaalde in artikel 4 of aan de voorschriften krachtens artikel 5 gesteld of gegeven, is of zal worden voldaan, en evenzeer wanneer niet voldaan wordt aan de bepalingen van de artikelen 12, 13 en 14, eerste lid, is hij gerechtigd het schip voor onderzoek aan te houden. Hij geeft van de aanhouding onmiddellijk kennis aan den hoofdinspecteur, die zoo spoedig mogelijk beslist of een onderzoek zal plaats hebben.

3. Indien schepelingen ten opzichte van hun schip redenen meenen te hebben voor twijfel over de zeewaardigheid of de voldoende uitrusting van het schip, zijn zij gerechtigd zich te wenden tot den ter plaatse bevoegden ambtenaar der scheepvaartinspectie.

Artikel 17.

1. Van elke aanhouding en van de opheffing daarvan geeft de bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie zoo spoedig mogelijk bij onderteekend en gedagteekend schrijven kennis aan den eigenaar en aan den schipper van het schip en aan de betrokken ambtenaren met de in- en uitklaring belast of — wanneer het een visschersvaartuig geldt — aan den betrokken waterschout. Aan deze laatsten geeft hij zoo noodig telegrafisch kennis.

2. Na ontvangst van een bericht van aanhouding, als in het eerste lid bedoeld, verleenen de daar genoemde belastingambtenaren geene expeditie en laten de daar bedoelde waterschouten

2. De onbevoegdverklaring gaat in op den dag van de beteekening van de uitspraak.

Artikel 37.

1. Is de betrokkene niet persoonlijk of bij vertegenwoordiger op de gedane oproeping verschenen, dan wordt verstek tegen hem verleend en het onderzoek buiten zijne tegenwoordigheid voortgezet en te zijnen aanzien beslist.
2. Heeft de behandeling der zaak plaats gehad buiten tegenwoordigheid van den onbevoegdverklaarde of diens gemachtigde, dan kan hij binnen veertien dagen na de beteekening der uitspraak daartegen verzet doen bij eene schriftelijke memorie, in te dienen bij den hoofdinspecteur, die daarvan desverlangd een bewijs van ontvangst afgeeft.
3. Het verzet schorst de tenuitvoerlegging van de uitspraak niet.
4. Was de onbevoegdverklaarde tijdens de beteekening der uitspraak niet hier te lande, dan begint de termijn van veertien dagen eerst te loopen op den dag der aankomst hier te lande van het schip, waarop de onbevoegdverklaarde dienst deed, of op den dag van aankomst hier te lande van den onbevoegdverklaarde, indien deze niet op dat schip terugkeert.

Artikel 38.

1. De hoofdinspecteur geeft van de indiening van de memorie onmiddellijk kennis aan den voorzitter van den Raad, die onverwijld dag en uur bepaalt voor de behandeling van het verzet.
2. De hoofdinspecteur roept den onbevoegdverklaarde tegen het tijdstip, voor de zitting bepaald, op.
3. De Raad is bevoegd het onderzoek te heropenen of, na den onbevoegdverklaarde in de gelegenheid te hebben gesteld zijne memorie mondeling toe te lichten, dadelijk einduitspraak te doen.
4. Wordt bij de einduitspraak na gedaan verzet het ontnemen der bevoegdheid niet gehandhaafd, dan wordt de bevoegdheid geacht niet te zijn ontnomen.

Artikel 39.

1. De onbevoegdverklaarde, die in het bezit is van in Nederland geldige diploma's, is verplicht de diploma's zijner vroegere bevoegdheid onmiddellijk na de beteekening der uitspraak af te geven aan den hoofdinspecteur, die de stukken aan Onzen Minister opzendt.
2. Van de onbevoegdverklaring wordt door Onzen Minister kennis gegeven aan de waterschouten.
3. Wordt iemand onbevoegd verklaard om als schipper maar

niet tevens om als stuurman op te treden, dan zal hem, zoo hij in het bezit is van een diploma, waaraan hij zijne bevoegdheid ontleende, desverlangd door Onzen Minister een diploma als stuurman worden uitgereikt, op welk diploma wordt aangeteekend, dat hij onbevoegd is om als schipper op te treden.

Artikel 40.

Wanneer, nadat door den Raad voor de scheepvaart krachtens artikel 36 eene bevoegdheid is ontnomen, nieuwe feiten aan het licht komen, welke tijdens het eerste onderzoek nog niet bekend waren en welke op de beslissing invloed zouden kunnen hebben gehad, wordt door den Raad opnieuw een onderzoek ingesteld en wordt de zaak voor zooveel noodig opnieuw behandeld.

Artikel 41.

1. Door den Raad voor de scheepvaart kan de ontnomen bevoegdheid aan den belanghebbende worden teruggegeven, wanneer mag worden aangenomen, dat hij geschikt is zijne beroepsplichten te vervullen.
2. Van het teruggeven van de ontnomen bevoegdheid wordt door Onzen Minister kennis gegeven aan de waterschouten.

§ 3. *Algemeene bepalingen.*

Artikel 42.

1. Wanneer de behandeling van eene zaak voor den Raad is afgeloopen, wordt nopens de ramp door den voorzitter van den Raad in het openbaar uitspraak gedaan.
2. Deze uitspraak moet een overzicht bevatten van den gang van het gehouden onderzoek.
3. Is door den Raad krachtens het bepaalde in artikel 36 eene bevoegdheid ontnomen, of heeft de Raad tot het ontnemen van eene bevoegdheid niet besloten, hoewel de hoofdinspecteur daartoe heeft geraden, dan worden aan dit deel van het onderzoek in de uitspraak afzonderlijke overwegingen gewijd.
4. Een gewaarmerkt afschrift van de uitspraak wordt zoo spoedig mogelijk aan Onzen Minister medegedeeld.
5. De uitspraken worden op door Ons te bepalen wijze openbaar gemaakt.

Artikel 43.

1. De termijn van oproeping van getuigen, deskundigen

en van betrokkenen is, voor het geval zij in het Rijk in Europa woonachtig zijn of verblijf houden, van twee vrije dagen. Is hunne woonplaats elders- of onbekend, dan stelt de voorzitter van den Raad voor de scheepvaart dien termijn vast.

2. De beteekening van oproepingen, van beslissingen en uitspraken van den Raad voor de scheepvaart geschiedt op last van den hoofdinspecteur door den deurwaarder van eenig rechterlijk college met achterlating van een afschrift aan den persoon of aan zijne woon- of verblijfplaats hier te lande.

3. In geval de beambte met de beteekening belast noch den persoon van den opgeroepene of beteekende noch iemand van diens huisgenooten aan diens woon- of verblijfplaats aantreft, zal hij het afschrift terstond ter hand stellen aan het hoofd van het plaatselijk bestuur, of aan dengene, die hem vervangt, die het oorspronkelijke met gezien zal teekenen en het afschrift zoo mogelijk aan den betrokkene zal moeten doen toekomen, zonder dat van dit laatste echter zal behoeven te blijken.

4. Indien de opgeroepene of beteekende hier te lande geene bekende woon- of verblijfplaats heeft, geschiedt de beteekening door middel van aanplakking van een afschrift aan het gebouw, waarin de Raad voor de scheepvaart zitting houdt en van een ander afschrift aan het gebouw, waarin de havenmeester te Amsterdam kantoor houdt.

Artikel 44.

1. De Raad is bij de behandeling van zaken, als in dit hoofdstuk bedoeld, aan geene andere vormen gebonden, dan bij deze wet zijn bepaald.

2. De hoofdinspecteur is bevoegd de zittingen van den Raad, ook die, welke met gesloten deuren worden gehouden, bij te wonen. Hij kan zich echter bij alle werkzaamheden in dit hoofdstuk bedoeld door een inspecteur doen vervangen.

Artikel 45.

De kosten van het onderzoek volgens de bepalingen van dit hoofdstuk worden gedragen door het Rijk.

Artikel 46.

Aan belanghebbenden wordt kosteloos inzage en voor hunne kosten uittreksel of afschrift van de uitspraken van den Raad door den secretaris verstrekt, berekend volgens het tarief voor uittreksels of afschriften van vonnissen in strafzaken.

Artikel 47.

Blijkt bij het onderzoek, dat door iemand een strafbaar feit

is gepleegd, dan wordt de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie daarmede door den leider van het onderzoek in kennis gesteld.

HOOFDSTUK V.

Maatregelen van tucht.

Artikel 48.

1. De schipper, die zich ten opzichte van zijne reederij, de bevrachters, de schepelingen of de passagiers op eenigerlei wijze heeft misdragen, kan, onafhankelijk van de burgerlijke en de strafvordering, door den Raad voor de scheepvaart, na ingesteld onderzoek, disciplinair worden gestraft door het uitspreken van eene berisping of door ontneming van de bevoegdheid om gedurende eenen bepaalden tijd, twee jaren niet te boven gaande, als schipper op een schip, als bedoeld in artikel 2, te varen.

2. Desgelijks kan de schipper, stuurman of machinist door den Raad voor de scheepvaart disciplinair worden gestraft door het uitspreken van eene berisping of door ontneming van de bevoegdheid om gedurende eenen bepaalden tijd, twee jaren niet te boven gaande, in eene of meer dezer betrekkingen op een schip, als bedoeld in artikel 2, te varen, een en ander wanneer de Raad bij het in hoofdstuk IV bedoelde onderzoek tot de overtuiging komt, dat door zijne daad of nalatigheid eene scheepsramp is veroorzaakt.

3. De Raad kan bij eene met redenen omkleede beslissing den betrokkene onbevoegd verklaren om gedurende het onderzoek als schipper, stuurman of machinist op een schip, als bedoeld in artikel 2, dienst te doen.

Artikel 49.

1. Het onderzoek ter zake van de in artikel 48, eerste lid, bedoelde misdragingen heeft, zoo daartoe naar het oordeel van den Raad voor de scheepvaart termen bestaan, plaats indien eene aanklacht is ingediend door of op last van den hoofdinspecteur, door den boekhouder of door een of meer van de reeders, van de assuradeuren, van de bevrachters, van het scheepsvolk of van de passagiers.

2. De aanklacht moet om ontvankelijk te zijn bij den hoofdinspecteur of bij den Raad voor de scheepvaart zijn ingekomen binnen drie maanden na den dag, waarop de tot klacht gerechtigde kennis heeft bekomen van het gepleegde feit, met

uitbreiding van dien termijn tot drie weken na den dag van aankomst van het schip ter plaatse van bestemming hier te lande of van aankomst hier te lande van den aangeklaagde, indien deze zonder het schip terugkeert.

3. Indien een der tot het indienen van eene aanklacht gerechtigde personen, die zich in het buitenland of in de koloniën of bezittingen van het Rijk in andere werelddeelen bevindt, grond heeft om te vermoeden verhinderd te zullen zijn, om binnen den bepaalden termijn zijne aanklacht bij den hoofdinspecteur of bij den Raad in te dienen, kan hij zich binnen drie weken na den eersten dag, waarop hij daartoe in de gelegenheid kwam, onder opgave van de redenen van verhindering, tot het indienen van eene aanklacht wenden tot den bevoegden consulairen ambtenaar of tot het plaatselijk gezag, door wiens tusschenkomst de aanklacht wordt ingezonden aan den Raad voor de scheepvaart.

4. Het recht van onderzoek vervalt wegens verjaring, door verloop van één jaar nadat de aanklacht bij den Raad voor de scheepvaart is ingekomen, behoudens, dat elke daad van onderzoek de verjaring stuit, mits blijke, dat die daad ter kennis van den aangeklaagde gebracht is.

Artikel 50.

Ten aanzien van de aanklachten, van het onderzoek en van de uitspraken van den Raad voor de scheepvaart, gelden de bepalingen van hoofdstuk IV, voor zoover deze voor toepassing vatbaar zijn.

Artikel 51.

Door Ons kan, den Raad voor de scheepvaart gehoord, de ontnomen bevoegdheid aan den belanghebbende worden teruggegeven, of de duur der onbevoegdheid worden bekort.

HOOFDSTUK VI.

Strafbepalingen.

§ 1. *Straffen in verband met het bepaalde in Hoofdstuk II.*

Artikel 52.

Met hechtenis van ten hoogste een jaar wordt gestraft de schipper van een schip, die het verbod, vervat in het vierde lid van artikel 17, overtreedt.

Artikel 53.

Met gevangenisstraf van ten hoogste tien jaren wordt gestraft de eigenaar van een schip, die den schipper van dat schip, door een der in artikel 47, n° 2 van het Wetboek van Strafrecht vermelde middelen, opzettelijk beweegt ten aanzien van dat schip het verbod, vervat in het vierde lid van artikel 17, te overtreden.

Artikel 54.

Met hechtenis van ten hoogste zes maanden of geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden wordt gestraft:

a. de schipper, wiens schip gedurende de reis dieper is geladen dan blijkens het certificaat van uitwatering geoorloofd is;

b. de schipper, die in het geval, bedoeld in artikel 9, derde lid, nalaat in het ontbrekende te voorzien.

Artikel 55.

Met gevangenisstraf van ten hoogste vijf jaren wordt gestraft de eigenaar van een schip, die den schipper van dat schip, door een der in artikel 47, n°. 2 van het Wetboek van Strafrecht vermelde middelen, opzettelijk beweegt om zijn schip gedurende de reis dieper te laden dan blijkens het certificaat van uitwatering geoorloofd is, of om het voorschrift van artikel 9, derde lid, te overtreden.

Artikel 56.

Met hechtenis van ten hoogste een maand of geldboete van ten hoogste honderd gulden wordt gestraft overtreding van een der artikelen 8, eerste lid en 9, eerste lid.

§ 2. *Straffen in verband met het bepaalde in de Hoofdstukken IV en V.*

Artikel 57.

Met geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden wordt gestraft hij, die in strijd met het bepaalde bij artikel 28 nalaat inlichtingen te geven of het proces-verbaal mede te onderteekenen.

Artikel 58.

Met geldboete van ten hoogste zestig gulden wordt gestraft hij, die nadat hij ingevolge artikel 29, artikel 33 of artikel 34

behoorlijk is opgeroepen, niet verschijnt, of verschenen zijnde, op de gestelde vragen niet antwoordt.

Artikel 59.

Met geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de schipper, die in strijd met het bepaalde bij artikel 32 de opgevorderde bescheiden niet overlegt.

Artikel 60.

Met geldboete van ten hoogste vijfduizend gulden wordt gestraft de derde, onder wiens berusting de in artikel 32 bedoelde bescheiden zich bevinden en die de ingevolge dat artikel opgevorderde bescheiden niet overlegt.

Artikel 61.

Met geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden wordt gestraft de onbevoegdverklaarde, die in strijd met het bepaalde in artikel 39 de diploma's zijner vroegere bevoegdheid niet inlevert.

§ 3. *Algemeene bepalingen.*

Artikel 62.

Indien de eigendom van een schip behoort aan eene naamlooze vennootschap, eene coöperatieve of andere rechtspersoonlijkheid bezittende vereeniging of eene stichting, worden voor de toepassing van de artikelen 53 en 55 als eigenaren aangemerkt alle leden van het bestuur, die het strafbare feit hebben gepleegd.

Artikel 63.

Met het opsporen van de overtredingen van deze wet, zijn, behalve de bij artikel 8 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen personen, belast de marechaussee, alle ambtenaren van Rijks- en gemeentepolitie, alsmede de in artikel 10 bedoelde ambtenaren.

Artikel 64.

1. De in artikel 10 bedoelde ambtenaren zijn, uitgezonderd tegenover de boven hen gestelde ambtenaren, verplicht tot geheimhouding van hetgeen hun in plaatsen, waar zij krachtens artikel 12 binnentreden, omtrent het daar uitgeoefend wordend bedrijf is bekend geworden, voor zoover het niet in strijd is

met de bepalingen van deze of van eene andere wet. Gelijke verplichting rust op den voorzitter, den plaatsvervangenden voorzitter, den secretaris, den plaatsvervangenden secretaris, de vaste en buitengewone leden en de plaatsvervangende leden van den Raad voor de scheepvaart.

2. Hij, die opzettelijk de in het vorige lid opgelegde geheimhouding schendt, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste zes maanden of geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden, met of zonder ontzetting van het recht om ambten of bepaalde ambten te bekleeden.

3. Hij, aan wiens schuld schending van die geheimhouding te wijten is, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden.

4. Geene vervolging heeft plaats dan op klachte van den eigenaar van het schip of van den schipper of van den bestuurder van het bedrijf, dat ter plaatse wordt uitgeoefend.

Artikel 65.

De bij deze wet strafbaar gestelde feiten worden beschouwd als overtredingen, behalve de feiten, strafbaar gesteld bij artikel 53, artikel 55 en bij het tweede en derde lid van artikel 64, welke als misdrijven worden beschouwd.

Artikel 66.

Op overtreding van voorschriften der krachtens deze wet uitgevaardigde algemeene maatregelen van bestuur kan daarbij straf worden gesteld, doch geene andere of hoogere dan hetzij hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden, hetzij geldboete van ten hoogste driehonderd gulden.

HOOFDSTUK VII.

Slotbepalingen.

Artikel 67.

1. De bij of krachtens deze wet uitgevaardigde bepalingen betreffende den diepgang en in verband daarmede de desbetreffende bepalingen, vervat in artikel 16, tweede lid, en artikel 17, eerste, tweede en vierde lid, benevens alle andere bij of krachtens deze wet uitgevaardigde bepalingen, welke door Ons bij algemeenen maatregel van bestuur hiervoor zullen worden aangewezen, alsmede de desbetreffende strafbepalingen, zijn mede van toepassing op een schip van vreemde nationaliteit,

niet vallende onder artikel 2, waarmede uit eene Nederlandsche haven eene reis zal worden ondernomen, wanneer:

a. in het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort, betreffende dit punt geene bepalingen van kracht zijn, welke door Ons worden geoordeeld in voldoende mate eene overeenkomstige strekking en draagwijdte te hebben als de hier te lande geldende wettelijke bepalingen;

b. in het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort, wel bepalingen als onder *a* bedoeld, van kracht zijn en deze bepalingen aldaar ook op Nederlandsche schepen worden toegepast.

2. De in het vorige lid bedoelde bepalingen zijn echter niet van toepassing op een schip van vreemde nationaliteit, niet vallende onder artikel 2, waarmede uit eene Nederlandsche haven eene reis zal worden ondernomen, wanneer in het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort, wel voorschriften als in dat lid onder *a* bedoeld, van kracht zijn, doch in de wetgeving van dat land eene bepaling voorkomt, krachtens welke Nederlandsche schepen, ten aanzien van welke de Nederlandsche bepalingen worden nageleefd, niet aan de aldaar geldende voorschriften zijn onderworpen, mits blijke, dat ten aanzien van het vreemde schip wordt voldaan aan de voorschriften, welke in het eigen land van kracht zijn.

3. Een algemeene maatregel van bestuur, als bedoeld in het eerste lid, vervalt, indien de daarbij bepaalde aanvulling niet binnen een jaar na de afkondiging van dien maatregel bekrachtigd is door de wet. Wanneer een voorstel van zoodanige wet binnen het jaar bij de Staten-Generaal is aanhangig gemaakt, kan door Ons deze termijn eenmaal met zes maanden worden verlengd.

Artikel 68.

Wanneer een schip krachtens het bepaalde in het vorige artikel is aangehouden, wordt van de aanhouding en van de opheffing daarvan ook kennis gegeven aan den dichtstbij gevestigden consulairen ambtenaar van het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort.

Artikel 69.

1. Onafhankelijk van het bepaalde in artikel 67 is de ter plaatse bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie gerechtigd tot aanhouding van een schip van vreemde nationaliteit, niet vallende onder artikel 2, hetwelk ten gevolge van den ondeug-

delijken toestand van den romp, de werktuigen of de uitrusting of ten gevolge van ondoelmatige belading gevaar voor de opvarenden oplevert.

2. De ambtenaar geeft van elke aanhouding zoo spoedig mogelijk, onder opgave van redenen, kennis aan den hoofdinspecteur, aan den eigenaar en aan den schipper van het schip en aan den dichtstbij gevestigden consulairen ambtenaar van het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort.

3. De consulaire ambtenaar is bevoegd iemand aan te wijzen om met den ambtenaar de zaak te onderzoeken.

4. Deelt deze persoon de ongunstige meening van den ambtenaar, dan wordt de aanhouding van het schip niet opgeheven, vóórdat het gebrek is verholpen.

5. Deelt deze persoon de ongunstige meening van den ambtenaar niet, dan kan tegen de aanhouding beroep worden ingesteld, en gelden de bepalingen van hoofdstuk II, § 3, alsmede het bepaalde in artikel 17 betreffende de vergoeding van kosten bij ongerechtvaardigde aanhouding.

Artikel 70.

Wanneer op de Nederlandsche kust of in de Nederlandsche zeegaten en riviermonden een niet in artikel 2 bedoeld schip door eene ramp is getroffen, wordt naar de oorzaken daarvan een onderzoek ingesteld met inachtneming van de bepalingen van hoofdstuk IV, voor zoover deze voor toepassing vatbaar zijn.

Artikel 71.

Bij het in werking treden van deze wet zijn ingetrokken de artikelen 25*a* tot en met 25*k* van de wet van 7 Mei 1856 (*Staatsblad* n°. 32), houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardijschepen, zooals deze gewijzigd is bij de wetten van 13 November 1879 (*Staatsblad* n°. 190) en van 15 April 1886 (*Staatsblad* n°. 64).

Artikel 72.

Alle ten gevolge van deze wet opgemaakte of overgelegde stukken, verzoekschriften, beroepschriften en beschikkingen zijn vrij van het recht van zegel en van de formaliteit van registratie en worden kosteloos uitgereikt.

Artikel 73.

Bij algemeenen maatregel van bestuur worden de noodige voorzieningen getroffen ter verzekering van de goede werking dezer wet, voor zoover de koloniën en bezittingen in andere werelddeelen bij de uitvoering daarvan betrokken zijn.

Artikel 74.

Hetgeen nog ter uitvoering van deze wet noodig is, wordt bij algemeenen maatregel van bestuur geregeld.

Artikel 75.

Deze wet kan worden aangehaald onder den titel „Schepenwet".

Artikel 76.

1. De behandeling van zaken, welke op het oogenblik van in werking treden van deze wet bij den Raad van Tucht voor de koopvaardij aanhangig zijn, wordt door dit College beëindigd met inachtneming van de desbetreffende bepalingen van de wet van 7 Mei 1856 (*Staatsblad* n°. 32), gewijzigd bij de wetten van 13 November 1879 (*Staatsblad* n°. 190) en van 15 April 1886 (*Staatsblad* n°. 64), welke bepalingen, in afwijking van het bepaalde bij artikel 71, voor de behandeling van de bedoelde zaken van kracht blijven.

2. De Raad van Tucht voor de koopvaardij blijft tot na de afdoening van de in het eerste lid bedoelde zaken in stand.

Artikel 77.

1. Deze wet treedt in werking op een nader door Ons te bepalen tijdstip, met uitzondering van het bepaalde in de artikelen 3 en 4.

2. Later wordt het tijdstip van in werking treden van de artikelen 3 en 4 eveneens door Ons vastgesteld.

3. De wet wordt met betrekking tot het schip, dat zich op laatstbedoeld tijdstip buitengaats bevindt, eerst van toepassing na verloop van zes maanden of zooveel vroeger, als dit schip eene haven in Nederland binnenloopt.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven ten paleize het Loo, den 1sten Juli 1909.

WILHELMINA.

De Minister van Landbouw,
Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.

Uitgegeven den *tienden* Juli 1909.

De Minister van Justitie,
NELISSEN.

de aangehouden visschersvaartuigen niet vertrekken, alvorens hun zal zijn bericht, dat de aanhouding is opgeheven.

3. De in het eerste lid bedoelde belastingambtenaren verleenen geene expeditie voor een schip, waarvoor geen geldig certificaat van deugdelijkheid kan worden vertoond.

4. Het is den schipper verboden met zijn schip eene reis te ondernemen, wanneer en zoo lang het op grond van het bepaalde in het eerste of tweede lid van het vorige artikel door den bevoegden ambtenaar der scheepvaartinspectie voor onderzoek is aangehouden, of zoo lang als door de ambtenaren, met de in- en uitklaring belast, geene expeditie is verleend.

5. Wanneer bij het op de aanhouding gevolgde onderzoek van den bevoegden ambtenaar of — indien tegen de aanhouding beroep is ingesteld — bij het in beroep ingestelde onderzoek blijkt, dat het schip in strijd met de aanvankelijke meening van den ambtenaar op het oogenblik der aanhouding in zeewaardigen toestand verkeerde, dan wel dat op dat oogenblik aan de voorschriften werd voldaan, worden de directe kosten van het onderzoek door het Rijk gedragen, en worden de eventuëel door het onderzoek aan den eigenaar van het schip veroorzaakte indirecte kosten, geheel of gedeeltelijk, berekend naar een bij algemeenen maatregel van bestuur vast te stellen tarief, door het Rijk aan den eigenaar vergoed, voor zoover deze de bedoelde kosten niet heeft kunnen voorkomen.

6. De toeschatting der in het vorige lid bedoelde vergoeding geschiedt, ook wanneer geen beroep is ingesteld, door den Raad voor de scheepvaart.

7. Geene vergoeding wordt uitgekeerd in geval de aanhouding heeft plaats gehad op grond, dat geen geldig certificaat van deugdelijkheid kon worden vertoond.

§ 3. *Beroep.*

Artikel 18.

1. Beroep van beslissingen en voorschriften van de in artikel 10 bedoelde ambtenaren en van beslissingen van de in artikel 4, onder *f*, bedoelde commissie betreffende de afgifte van certificaten van uitwatering, kan door den betrokken eigenaar of schipper worden ingesteld bij den voorzitter van den Raad voor de scheepvaart.

2. De voorzitter is verplicht vóór het geven van zijne beslissing de ter zake meest bevoegde leden van den Raad te raadplegen en zijne uitspraak met redenen te omkleeden.

Artikel 19.

1. Eene uitspraak in beroep gegeven, waarbij wordt afge-

weken van de beslissing of het voorschrift, waarvan beroep is ingesteld, treedt in de plaats daarvan.

2. Indien de uitspraak strekt tot vernietiging van eene beslissing, houdende weigering van afgifte van een certificaat van deugdelijkheid wordt alsnog zoo spoedig mogelijk van Onzentwege door het hoofd van de scheepvaartinspectie een certificaat van deugdelijkheid in twee exemplaren uitgereikt.

3. Strekt de uitspraak tot wijziging van eene beslissing van de in artikel 4, onder *f*, bedoelde commissie betreffende de afgifte van een certificaat van uitwatering, dan wordt zoo spoedig mogelijk van Onzentwege door deze commissie een nieuw certificaat van uitwatering afgegeven.

4. Van elke in beroep gedane uitspraak wordt onverwijld een gedagteekend afschrift gezonden aan hem, die het beroep heeft ingesteld.

Artikel 20.

Behalve waar het eene beslissing betreft door den bevoegden ambtenaar van de scheepvaartinspectie krachtens artikel 16 genomen, vloeit uit eene beslissing of een voorschrift geenerlei verplichting voort, zoolang omtrent een daarvan ingesteld beroep niet is beslist.

Artikel 21.

1. Hij, die een beroep van eene beslissing of een voorschrift instelt, zet in zijn beroepschrift zijne bezwaren tegen die beslissing of dat voorschrift uiteen en zendt gelijktijdig een afschrift van het beroepschrift aan den ambtenaar of de commissie, van wiens of wier beslissing of voorschrift bij beroep instelt en aan den hoofdinspecteur, indien deze niet is de ambtenaar van wiens beslissing of voorschrift beroep wordt ingesteld.

2. Alvorens uitspraak te doen is de voorzitter van den Raad voor de scheepvaart steeds bevoegd en op aanvrage van den appellant, van den ambtenaar van wiens, of van den voorzitter der commissie, van wier beslissing of voorschrift beroep is ingesteld of van den hoofdinspecteur, verplicht aan ieder hunner gelegenheid te geven hunne bezwaren mondeling in persoon of bij gemachtigde toe te lichten.

Artikel 22.

De verdere regelen, bij de behandeling van beroepen in acht te nemen, worden door Ons vastgesteld.

HOOFDSTUK III.

Van den Raad voor de scheepvaart.

Artikel 23.

1. De Raad voor de scheepvaart is gevestigd te Amsterdam, maar is bevoegd bij uitzondering in andere gemeenten hier te lande te vergaderen.

2. De Raad bestaat uit een voorzitter, die moet zijn doctor in de rechtswetenschap, en vier vaste leden, van wie twee zee-officier of oud zee-officier en twee schipper of oud-schipper ter koopvaardij.

3. Verder worden benoemd twaalf buitengewone leden, van wie drie reeders of oud-reeders en drie schippers of oud-schippers, onderscheidenlijk van de groote vaart, de kleine vaart en de zeevisscherij, een werktuigkundige, een electrotechnicus, drie scheepsbouwkundigen, onderscheidenlijk bekend met den bouw van schepen voor de groote vaart, de kleine vaart en de zeevisscherij en een machinist of oud-machinist. De reeders en schippers van de groote vaart, de kleine vaart en de zeevisscherij nemen onderscheidenlijk zitting naar gelang het te behandelen geval behoort tot de groote vaart, de kleine vaart of de zeevisscherij. De werktuigkundige, de electrotechnicus, de scheepsbouwkundigen en de machinist of oud-machinist nemen zitting wanneer de voorzitter of de Raad van oordeel is, dat hunne tegenwoordigheid door den aard van het te behandelen geval wenschelijk wordt gemaakt. Ook de zitting nemende buitengewone leden nemen aan de stemmingen deel.

4. Voorts worden benoemd een plaatsvervangend voorzitter, die moet zijn doctor in de rechtswetenschap en de noodige plaatsvervangende leden, die invallen bij ontstentenis van vaste of buitengewone leden.

5. Aan den Raad wordt als secretaris verbonden een doctor in de rechts- of staatswetenschap en kan voorts een plaatsvervangend secretaris, die eveneens doctor in de rechts- of staatswetenschap moet zijn, worden verbonden.

6. De in het tweede, derde, vierde en vijfde lid bedoelde personen worden door Ons benoemd, telkens voor den tijd van ten hoogste vier jaren.

7. Voor de toepassing van dit artikel wordt een directeur of oud-directeur van eene scheepvaartmaatschappij als reeder of oud-reeder aangemerkt.

8. Door Ons worden de werkkring en de bevoegdheden van den voorzitter, van de vaste en buitengewone leden, van den secretaris en van hunne plaatsvervangers vastgesteld en worden

de geldelijke schadeloosstellingen van de vaste en buitengewone leden en van hunne plaatsvervangers geregeld, benevens de bezoldigingen van den voorzitter en van den secretaris en de geldelijke schadeloosstellingen van hunne plaatsvervangers.

9. Eveneens worden door Ons de werkkring en de bevoegdheden geregeld van den hoofdinspecteur en van andere ambtenaren van de scheepvaartinspectie, in verband met hunnen arbeid bij den Raad voor de scheepvaart.

Artikel 24.

Het bij de artikelen 12 en 13 ten aanzien van de ambtenaren bepaalde is ook van toepassing ten aanzien van den voorzitter, den plaatsvervangenden voorzitter, den secretaris, den plaatsvervangenden secretaris, de vaste en de buitengewone leden en de plaatsvervangende leden van den Raad voor de scheepvaart.

Artikel 25.

De voorzitter, de plaatsvervangende voorzitter, de vaste en de buitengewone leden en de plaatsvervangende leden van den Raad onthouden zich van deelneming aan de behandeling van zaken, welke hen of hunne bloed- en aanverwanten tot en met den vierden graad, persoonlijk aangaan, of waarin zij als gemachtigden zijn betrokken.

Artikel 26.

1. De zittingen van den Raad worden in het openbaar gehouden tenzij de Raad, om in de uitspraak te vermelden redenen, mocht besluiten de behandeling van eene zaak geheel of gedeeltelijk met gesloten deuren te doen plaats hebben.

2. De voorzitter, de plaatsvervangende voorzitter, de vaste en de buitengewone leden en de plaatsvervangende leden, de secretaris en de plaatsvervangende secretaris zijn verplicht het geheim der raadkamer te bewaren.

3. Voor het nemen van beslissingen moet de Raad ten minste uit vijf leden, den voorzitter of plaatsvervangenden voorzitter inbegrepen, bestaan. Ingeval van staking van stemmen, wordt, wanneer het geldt eene beslissing, als in de artikelen 36 en 48 bedoeld, geacht ten voordeele van den betrokken schipper, stuurman of machinist te zijn beslist; in alle andere gevallen is in geval van staking van stemmen de stem van den voorzitter beslissend.

HOOFDSTUK IV.

ONDERZOEK VAN SCHEEPSRAMPEN.

§ 1. *Van het onderzoek.*

Artikel 27.

1. Van Staatswege wordt onderzoek gedaan naar de oorzaken van plaats gehad hebbende scheepsrampen.

2. Het onderzoek bestaat uit een voorloopig onderzoek door de scheepvaartinspectie, zoo noodig gevolgd door een onderzoek door den Raad voor de scheepvaart.

3. Het voorloopig onderzoek wordt ingesteld wanneer een schip door eene ramp is getroffen.

Artikel 28.

1. De commissarissen der loodsen zenden onverwijld aan den hoofdinspecteur afschriften van de door hen over scheepsrampen opgemaakte processen-verbaal, die mede door de door hen gehoorde personen, ieder voor zooveel zijne eigene verklaring betreft, worden onderteekend.

2. De autoriteiten, ten wier overstaan scheepsverklaringen, als bedoeld in artikel 383 van het Wetboek van Koophandel zijn afgelegd, zenden onverwijld afschriften van deze stukken aan den hoofdinspecteur.

3. De Nederlandsche consulaire ambtenaren en de Nederlandsche koloniale ambtenaren, die daartoe door de koloniale overheid worden aangewezen, maken van elke in hun ambtsgebied aan een schip, als bedoeld in artikel 2, overkomen ramp een proces-verbaal op en zenden dit, nadat het ook door de door hen gehoorde personen onderteekend is en wel door ieder voor zooveel zijne eigene verklaring betreft, onverwijld aan den hoofdinspecteur.

4. De personen, die ingevolge het bepaalde bij het eerste en derde lid van dit artikel worden uitgenoodigd tot het geven van inlichtingen en tot het onderteekenen van het proces-verbaal, zijn verplicht aan die uitnoodiging gevolg te geven.

5. Indien de in het vorige lid bedoelde personen òf weigeren, òf nalaten, òf niet bij machte zijn het proces-verbaal te onderteekenen, wordt daarvan, onder vermelding der reden, in het proces-verbaal melding gemaakt.

Artikel 29.

1. De hoofdinspecteur stelt nopens elke te zijner kennis gekomen scheepsramp een onderzoek in of doet dit instellen

door een of meer der in artikel 10 bedoelde ambtenaren en deelt de uitkomsten van dit onderzoek zoo spoedig mogelijk onder overlegging van stukken aan den voorzitter van den Raad mede, vergezeld van zijn voorstel om met het oog op aard en omvang van de ramp al dan niet een onderzoek daarnaar door den Raad te doen instellen.

2. Over het voorstel van den hoofdinspecteur om al dan niet een onderzoek in te stellen wordt beslist door eene commissie uit den Raad, bestaande uit den voorzitter en twee door dezen opgeroepen leden. Wijst deze commissie het voorstel af, dan heeft de hoofdinspecteur het recht te vorderen, dat de Raad de beslissing herziet, waarna de voorzitter zoo spoedig mogelijk den Raad bijeenroept, die — na den hoofdinspecteur te hebben gehoord — ter zake eene eindbeslissing neemt.

3. Wanneer beslist is, dat een onderzoek zal worden ingesteld, stelt de voorzitter de plaats, den dag en het uur daarvoor vast en worden door den hoofdinspecteur in overleg met den voorzitter van den Raad de noodige getuigen en deskundigen tegen die zitting van den Raad opgeroepen.

4. De commissie en de Raad zijn bevoegd zoo noodig den hoofdinspecteur op te dragen middelerwijl nog nopens bepaalde onderwerpen nadere gegevens te verzamelen.

Artikel 30.

1. De artikelen 7, tweede en derde lid, 8—11, 13—17, 19, 23, eerste lid, en 25 der wet van 5 Augustus 1850 (*Staatsblad* n°. 45), gewijzigd bij de wet van 31 December 1887 (*Staatsblad* n°. 265) zijn, voor zoover zij niet afwijken van de voorgaande bepalingen dezer wet, van toepassing op het onderzoek, in te stellen door den hoofdinspecteur of de door hem krachtens artikel 29, eerste lid, met het onderzoek belaste ambtenaren en door den Raad.

2. Dezen komen dezelfde bevoegdheden toe als bij die artikelen aan de commissie van onderzoek zijn toegekend.

3. Nochtans zal in het geval, geregeld bij artikel 13 der in het eerste lid genoemde wet, het bevel van medebrenging mede door den voorzitter van den Raad kunnen worden verleend.

Artikel 31.

Aan getuigen en deskundigen wordt, zoo zij dit verlangen, eene schadeloosstelling toegelegd naar den maatstaf der tarieven van justitiekosten en salarissen in burgerlijke zaken.

Artikel 32.

1. De hoofdinspecteur, de voorzitter van den Raad en de

Raad kunnen overlegging vorderen binnen een bepaalden termijn van scheepsjournalen, machinekamerjournalen, scheepsverklaringen, monsterrollen, strafregisters en van alle andere voor het onderzoek vereischte bescheiden, zoowel van de schippers der schepen, bij de scheepsramp betrokken geweest, als van ieder ander, die de stukken onder zijne berusting heeft.

2. Bij verzuim van overlegging binnen den gestelden termijn wordt daarvan proces-verbaal opgemaakt, waarmede gehandeld wordt als bepaald bij artikel 16 der wet van 5 Augustus 1850 (*Staatsblad* n°. 45), gewijzigd bij de wet van 31 December 1887 (*Staatsblad* n°. 265) en dat de bewijskracht bezit in artikel 11 dier wet omschreven.

Artikel 33.

1. De schipper, de stuurlieden en de machinisten van een schip, hetwelk door eene ramp is getroffen of eene ramp heeft veroorzaakt, en voorts ieder, die zich bij een onderzoek naar zoodanige ramp betrokken acht, kunnen verzoeken, zoowel dat zij zelven gehoord worden, als ook bepaaldelijk door hen aangewezen personen.

2. Van zoodanige verzoeken wordt, indien daaraan door den leider van het onderzoek geen gehoor wordt gegeven, in het proces-verbaal van het onderzoek aanteekening gehouden.

3. De verzoekers mogen tot de verschenen getuigen vragen doen richten, met dien verstande, dat aan den leider van het onderzoek de beslissing blijft, of eene vraag al dan niet zal worden gesteld.

§ 2. *Ongeschiktheid van schippers, stuurlieden of machinisten.*

Artikel 34.

1. Indien tijdens het onderzoek, gehouden door of op last van den hoofdinspecteur, omstandigheden aan het licht komen, welke bij hem de vraag doen rijzen of de ramp is veroorzaakt door de ongeschiktheid van den schipper of van een of meer stuurlieden of machinisten, verbindt hij aan zijn voorstel om een onderzoek naar de scheepsramp te doen instellen de voordracht om dien schipper, stuurman of machinist te hooren.

2. Beslist de commissie uit den Raad of de Raad, dat de schipper, stuurman of machinist ter zake zal worden gehoord, dan wordt den betrokkene op last van den hoofdinspecteur een afschrift der beslissing beteekend, met oproeping om ter zitting van den Raad, bedoeld in artikel 29, derde lid, te verschijnen, op welke zitting alsdan tevens naar de gerezen vraag een onderzoek wordt ingesteld.

3. Indien echter eerst tijdens het onderzoek, door den Raad gehouden, omstandigheden aan het licht komen, welke bij den hoofdinspecteur of bij den Raad de vraag doen rijzen, of de ramp is veroorzaakt door de ongeschiktheid van den schipper of van een of meer stuurlieden of machinisten, dan kan de Raad op voorstel van den hoofdinspecteur of uit eigen beweging besluiten, dat ook over deze vraag het onderzoek zal loopen.

4. Is de betrokkene ter zitting aanwezig, dan deelt de voorzitter hem de beslissing van den Raad mede. Aan den betrokkene kan op zijn verzoek een uitstel voor de verdere behandeling van de zaak worden verleend.

5. Is de betrokkene niet ter zitting aanwezig, dan wordt de verdere behandeling der zaak geschorst tot een nader door den voorzitter te bepalen dag en uur en wordt de betrokkene op last van den hoofdinspecteur onder beteekening van 's Raads beslissing tegen die zitting opgeroepen.

6. De betrokkene heeft het recht zich bij de behandeling zijner zaak door een raadsman te doen bijstaan of zich te doen vertegenwoordigen door een bijzonder voor dit doel gemachtigde, behoudens de verplichting van den betrokkene om in persoon te verschijnen, wanneer de Raad dit vordert.

7. De Raad kan in de gevallen, bedoeld in het tweede en derde lid, bij eene met redenen omkleede beslissing den betrokkene tevens onbevoegd verklaren om gedurende het onderzoek als schipper, stuurman of machinist op een schip, als bedoeld in artikel 2, dienst te doen.

Artikel 35.

1. De betrokkene kan verzoeken, dat reeds gehoorde getuigen of nader door hem bepaald aangewezen personen alsnog zullen worden gehoord. Bij afwijzing van dit verzoek wordt daarvan aanteekening gehouden in het proces-verbaal der zitting.

2. Van het afleggen van verklaringen als getuige of deskundige kunnen zich verschoonen des betrokkenen echtgenoot en zijne bloed- en aanverwanten tot den vierden graad ingesloten.

Artikel 36.

1. Acht de Raad de ramp veroorzaakt door de ongeschiktheid van den schipper of van een of meer stuurlieden of machinisten dan kan hij, hetzij op vordering van den hoofdinspecteur, hetzij dien hoofdambtenaar gehoord, bij eene met redenen omkleede beslissing den betrokkene onbevoegd verklaren om als schipper, stuurman of machinist op een schip, als bedoeld in artikel 2, dienst te doen.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953 N°. 90



PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 2, waarbij wordt afgekondigd de wet van den 23sten September 1912, tot wijziging van de Schepenwet (Staatsblad 1912, no. 305).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

(N°. 305.) **WET** *van den 23sten September 1912, tot wijziging van de Schepenwet.*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten:

Alzoo wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is de wet van 1 Juli 1909 (*Staatsblad* n°. 219), houdende bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen, tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen en omtrent maatregelen van tucht ten opzichte van schippers, stuurlieden of machinisten (Schepenwet) te wijzigen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

In de Schepenwet worden de in de artikelen I tot en met XXVI omschreven wijzigingen aangebracht.

Artikel I.

De aanhef van artikel 1, eerste lid, wordt gelezen als volgt:

1. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

buitengaats brengen, voor zoover het betreft het verlaten van Nederland: het brengen van het schip aan de buitenzijde van de lijn, loopende van den Hoek van de Knock in Oost-Friesland, langs de Oostelijke tonnen van het Oost-Friesche gaatje en het Doekegat, naar de Zuidelijkste punt van het eiland Borkum, vervolgens langs de Zuid-Westkust van dit eiland tot de Westelijkste punt daarvan, voorts over de Noordelijkste punten van de eilanden Rottum, Schiermonnikoog en Ameland langs de Noord- en Noordwestkust van Terschelling, vandaar

langs de Noordwestkust der eilanden Vlieland en Texel tot de Westelijkste punt van laatstgenoemd eiland, vandaar naar de Noord-Hollandsche kust ter hoogte van den lichtopstand van Falga en langs de Noord- en Zuid-Hollandsche kustlijn, waarbinnen zijn begrepen de zeehoofden der havens, langs de Westelijkste punten der eilanden Voorne, Goeree, Schouwen en Walcheren naar het punt van grensscheiding aan de zeezijde tusschen Nederland en België; het havenhoofd te Borkum wordt geacht binnen de lijn te liggen;

het ondernemen van eene reis; . . . .

Het slot van artikel 1, tweede lid, wordt gelezen als volgt: . . . . gesleept, en onder „passagiersschip" een schip, dat ingericht is voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers.

Artikel II.

Artikel 2 wordt gelezen als volgt:

1. De bepalingen van deze wet zijn van toepassing op de in Nederland thuis behoorende schepen, welke bestemd zijn dan wel gebezigd worden om eene reis te ondernemen, met uitzondering van:

a. vaartuigen in dienst van het Rijk;

b. reddingsvaartuigen;

c. onoverdekte of gedeeltelijk overdekte visschersvaartuigen, welke zich in den regel niet buiten het gezicht van de Nederlandsche kust begeven;

d. pleiziervaartuigen, welke uitsluitend als zoodanig worden gebezigd;

e. schepen, welke varen onder vreemde vlag en welke niet vallen onder de omschrijving, voorkomende in het tweede lid van dit artikel onder II;

f. schepen, welke varen met Nederlandsch-Indische, Surinaamsche of Curaçaosche zeebrieven;

en, behoudens het bepaalde in artikel 2 *bis*:

g. schepen, welke slechts bij uitzondering en over korten afstand buiten de in artikel 1 genoemde lijn varen;

h. schepen, welke hetzij hier te lande voor buitenlandsche

rekening zijn gebouwd hetzij naar het buitenland zijn verkocht, en welke over zee naar hunne bestemmingsplaats moeten worden gebracht.

2. Voor de toepassing van het bepaalde in het eerste lid wordt een schip geacht in Nederland thuis te behooren in de twee na te noemen gevallen:

I. indien het kantoor, waarvoor het vaart, in Nederland is gevestigd;

II. indien het in Nederland wordt uitgerust en zijne bemanning voor ten minste de helft uit ingezetenen van Nederland bestaat.

Artikel III.

Achter artikel 2 wordt ingevoegd een artikel 2 *bis*, luidende:

Artikel 2 *bis*. Schippers van schepen, bedoeld onder de uitzonderingen *g* en *h* van artikel 2, eerste lid, mogen met hun schip geene reis ondernemen zonder vooraf de vergunning te hebben gevraagd van het hoofd van het district, waarbinnen het schip zich bevindt, en van dezen eene schriftelijke verklaring te hebben ontvangen, inhoudende, dat hij, met het oog op gevaar voor de opvarenden, geen bezwaar tegen de voorgenomen reis maakt. Het districtshoofd bepaalt voor welken termijn de vergunning zal gelden. Weigert het districtshoofd eene zoodanige verklaring af te geven, dan staat hiertegen beroep open bij den hoofdinspecteur. Maakt ook deze bezwaar, dan kan de schipper een certificaat vragen, in welk geval de uitzondering niet van toepassing is.

Artikel IV.

Artikel 3, tweede lid, wordt gelezen als volgt:

2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat geldt gedurende den daarin uitgedrukten tijd en voor de daarin genoemde wateren, indien er aanleiding is om ten gevolge van den bouw, den toestand of de uitrusting van het schip hieromtrent beperkende bepalingen te maken.

Artikel V.

In artikel 4 worden onder *a* na: „verbandmiddelen" inge-

voegd de woorden: „en eene desbetreffende handleiding”, worden onder *f* vóór de woorden: „het zoodanig is geladen” ingevoegd de woorden: „— tenzij het een visschersvaartuig is —”, en worden onder *k* na: „— indien het schip een passagiersschip is — ingevoegd de woorden: „het schip voor het vervoeren van passagiers behoorlijk is ingericht en”.

Artikel VI.

Artikel 7, eerste lid, wordt gelezen als volgt:

1. Certificaten van deugdelijkheid vervallen:

a. door verloop van den termijn, waarvoor zij gelden;

b. indien het schip ophoudt te behooren tot de categorie van schepen, waarop deze wet ingevolge artikel 2 van toepassing is;

c. wanneer het schip wordt verbouwd;

d. wanneer het schip van naam verandert of een ander letterteeken of nummer krijgt. In dat geval wordt op aanvrage een nieuw certificaat van deugdelijkheid voor den termijn van het vervallen certificaat uitgereikt.

Artikel VII.

Artikel 9, tweede lid, wordt vervangen door twee leden luidende:

2. De inrichting van het journaal, waarvoor het model van Staatswege kosteloos wordt verkrijgbaar gesteld, wordt bij algemeenen maatregel van bestuur geregeld.

3. De schipper is verplicht het journaal behoorlijk bij te houden en er na volbrachte reis of na het verlaten van het schip inzage van te geven aan en afschrift van te laten nemen door het districtshoofd der scheepvaartinspectie of den ambtenaar, die hem vervangt en is voorts verplicht steeds op eerste aanvraag van het journaal inzage te geven aan de in artikel 63 bedoelde ambtenaren.

Artikel 9, derde lid, wordt artikel 9, vierde lid.

In artikel 55 wordt in plaats van „artikel 9, derde lid”, gelezen: „artikel 9, vierde lid”.

Artikel VIII.

In artikel 14, eerste lid, wordt in plaats van: „den bevoegden ambtenaar" gelezen: „een ambtenaar".

Artikel IX.

De aanhef van artikel 15, eerste lid, wordt gelezen als volgt:

1. Meent een ambtenaar der scheepvaartinspectie, dat....

Artikel X.

De aanhef van artikel 16, eerste lid, wordt gelezen als volgt:

1. Indien aan een ambtenaar der scheepvaartinspectie....

De aanhef van artikel 16, tweede lid, wordt gelezen als volgt:

2. Indien een ambtenaar der scheepvaartinspectie....

Het slot van artikel 16, derde lid, wordt gelezen als volgt:

zijn zij, indien het schip zich binnenslands bevindt, gerechtigd zich te wenden tot het districtshoofd en, indien het schip zich buitenslands bevindt, tot den hoofdinspecteur.

Artikel XI.

In artikel 17, eerste lid, wordt in plaats van: „de bevoegde ambtenaar der scheepvaartinspectie" gelezen: „de ambtenaar der scheepvaartinspectie, die de aanhouding heeft gedaan,".

Artikel 17, derde lid, wordt gelezen als volgt:

3. De in het eerste lid bedoelde belastingambtenaren verleenen geene expeditie voor een schip, waarvoor geen geldig certificaat van deugdelijkheid of geene geldige verklaring, als bedoeld in artikel 2*bis*, kan worden vertoond en dat bestemd is om anders dan tot het doen van eene proeftocht buitengaats te worden gebracht.

In artikel 17, vierde lid, wordt in plaats van: „den bevoegden ambtenaar" gelezen: „een ambtenaar" en worden de woorden: „voor onderzoek" geschrapt.

In artikel 17, vijfde lid, wordt in plaats van: „den bevoegden ambtenaar" gelezen: „den ambtenaar".

Artikel XII.

De aanhef van artikel 20 wordt gelezen als volgt:

Behalve waar het eene beslissing betreft door een ambtenaar . . . . .

Artikel XIII.

In artikel 33, eerste lid, wordt in plaats van: „die zich bij een onderzoek naar zoodanige ramp betrokken acht" gelezen: „die meent over de oorzaken van de ramp licht te kunnen verspreiden".

Het slot van artikel 33, eerste lid, wordt gelezen als volgt: als ook bepaaldelijk door hen aangewezen personen, van wie evenzeer het geven van ter zake dienende inlichtingen kan worden verwacht.

Aan artikel 33 wordt een vierde lid toegevoegd, luidende:

4. Bij dit onderzoek is het niet toegelaten zich door een raadsman te doen bijstaan of zich te doen vertegenwoordigen door een gemachtigde.

Artikel XIV.

De aanhef van artikel 49, eerste lid, wordt gelezen als volgt:

1. Het onderzoek ter zake van de in artikel 48, eerste lid, bedoelde misdragingen heeft, zoo daartoe naar het oordeel van eene commissie uit den Raad, bestaande uit den voorzitter en twee door dezen opgeroepen leden, termen bestaan, ...

Artikel XV.

Het opschrift van § 1 van hoofdstuk VI Strafbepalingen wordt gelezen als volgt:

§ 1. *Straffen in verband met het bepaalde in de Hoofdstukken I en II.*

Artikel XVI.

Artikel 52 wordt gelezen als volgt:

Met hechtenis van ten hoogste een jaar wordt gestraft:

a. de schipper van een schip, die het verbod, vervat in het vierde lid van artikel 17, overtreedt;

b. de schipper, die eene reis onderneemt of voortzet, wanneer een op het oogenblik van het ondernemen of voortzetten van de reis nog geldig certificaat van deugdelijkheid of geldige verklaring, als bedoeld in artikel 2*bis*, niet afgegeven is.

Artikel XVII.

Artikel 53 wordt gelezen als volgt:

Met gevangenisstraf van ten hoogste tien jaren wordt gestraft de eigenaar van een schip, die den schipper van dat schip, door een der in artikel 47, nº. 2 van het Wetboek van Strafrecht vermelde middelen, opzettelijk beweegt ten aanzien van dat schip het verbod, vervat in het vierde lid van artikel 17, te overtreden, of met dat schip eene reis te ondernemen of voort te zetten, wanneer een op het oogenblik van het ondernemen of voortzetten van de reis nog geldig certificaat van deugdelijkheid of geldige verklaring, als bedoeld in artikel 2*bis*, niet afgegeven is.

Artikel XVIII.

Artikel 54 wordt gelezen als volgt:

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste drie honderd gulden wordt gestraft:

a. de eigenaar of de schipper, die niet het geldig certificaat van deugdelijkheid of de geldige verklaring, als bedoeld in artikel 2*bis*, op eerste aanvraag vertoont aan de in artikel 63 bedoelde ambtenaren. Niet strafbaar is hij, die aan voormelde aanvraag geen gevolg geeft, omdat hij dat stuk nog niet heeft kunnen verkrijgen;

b. de schipper, die niet het certificaat van uitwatering op eerste aanvraag vertoont aan de in artikel 63 bedoelde ambtenaren.

Artikel XIX.

Achter artikel 54 wordt ingevoegd een artikel 54*bis*, luidende:

Artikel 54*bis*. Met hechtenis van ten hoogste zes maanden of geldboete van ten hoogste zes honderd gulden wordt gestraft:

a. de schipper, wiens schip gedurende de reis dieper is

geladen dan blijkens het certificaat van uitwatering geoorloofd is;

b. de schipper, die in het geval, bedoeld in artikel 9, vierde lid, nalaat in het ontbrekende te voorzien.

Artikel XX.

In artikel 56 wordt in plaats van „artikel 9, eerste lid", gelezen: „artikel 9, eerste en derde lid".

Artikel XXI.

In artikel 63 worden achter het woord „gemeentepolitie," ingevoegd de woorden: „de Nederlandsche consulaire ambtenaren en de Nederlandsche koloniale ambtenaren, die daartoe door de koloniale overheid worden aangewezen,"

Aan artikel 63 wordt een slotzinsnede toegevoegd: luidende:

De door een Nederlandschen consulairen of kolonialen ambtenaar opgemaakte processen-verbaal gelden als wettig bewijsmiddel der door hen geconstateerde daarin omschreven overtredingen, mits zij bevestigd worden door zijn daarin opgenomen schriftelijken eed (belofte).

Artikel XXII.

De aanhef van artikel 65 wordt gelezen als volgt:

De bij en krachtens deze wet strafbaar gestelde feiten . . . .

Artikel XXIII.

Achter artikel 66 wordt ingevoegd een artikel 66*bis*, luidende:

Artikel 66*bis.* De bij en krachtens deze wet gestelde strafbepalingen zijn toepasselijk op ieder, die zich hetzij binnen, hetzij buiten het rijk in Europa schuldig maakt aan eenig bij of krachtens deze wet strafbaar gesteld feit.

Artikel XXIV.

In artikel 67, eerste en tweede lid, en in artikel 69, eerste lid, wordt in plaats van: „ , niet vallende onder artikel 2,"

gelezen: „, dat niet ingevolge de artiken 2 of 2*bis* onder de bepalingen van deze wet valt,".

Artikel XXV.

De aanhef van artikel 69, eerste lid, wordt gelezen als volgt:

1. Onafhankelijk van het bepaalde in artikel 67 is een ambtenaar der scheepvaartinspectie . . . .

Artikel XXVI.

In artikel 70 wordt in plaats van: „een niet in artikel 2 bedoeld schip" gelezen: „een schip, dat niet ingevolge de artikelen 2 of 2*bis* onder de bepalingen van deze wet valt,".

Artikel XXVII.

Deze wet treedt in werking op een nader door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te Soestdijk, den 23sten September 1912.

WILHELMINA.

De Minister van Landbouw,
Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.

Uitgegeven den *tweeden* October 1912.

De Minister van Justitie,
E. R. H. REGOUT.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953



N°. 91

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 3, waarbij wordt afgekondigd de wet van den 11den Januari 1919, tot nadere wijziging van de Schepenwet (Staatsblad 1919, no. 10).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

(N°. 10.) **WET** *van den 11den Januari 1919, tot nadere wijziging van de Schepenwet.*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is de Schepenwet (wet van den 1sten Juli 1909, *Staatsblad* n°. 219), gewijzigd bij de wet van den 23sten September 1912 (*Staatsblad* n°. 305), nader te wijzigen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Eenig artikel.

Artikel 23, lid 4, der Schepenwet wordt gelezen als volgt:

4. Voorts worden benoemd de noodige plaatsvervangende voorzitters, die moeten zijn doctor in de rechtswetenschap, en de noodige plaatsvervangende leden, die invallen bij ontstentenis van vaste of buitengewone leden.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's-Gravenhage, den 11den Januari 1919.

WILHELMINA.

De Minister van Landbouw,
Nijverheid en Handel,
H. A. VAN IJSSELSTEIJN.

Uitgegeven den *twintigsten* Januari 1919.

De Minister van Justitie,
HEEMSKERK.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953



N°. 92

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 4, waarbij wordt afgekondigd de wet van den 11den Mei 1923, tot wijziging van verschillende wetten, in verband met de herziening der hooger-onderwijswet (Staatsblad 1923, no. 199).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

(N°. 199.) ***WET*** *van den 11den Mei 1923, tot wijziging van verschillende wetten, in verband met de herziening der hooger-onderwijswet.*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo wij in overweging genomen hebben, dat door de herziening der hooger-onderwijswet bij de wetten van 1 Maart 1920 (*Staatsblad* n°. 105) en van 11 Juni 1921 (*Staatsblad* n°. 782) verschillende andere wetten wijziging behoeven;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Artikel 2 der Provisionele Instructie voor het Hoog Militair Geregtshof wordt gelezen als volgt:

„De regtsgeleerde leden, advocaat-fiscaal en griffier zullen moeten hebben verkregen aan eene Rijks- of andere daarmede gelijk gestelde Nederlandsche universiteit:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt.

Voorts zullen al dezelve en alzoo ook de militaire leden den ouderdom van 30 jaren, en de griffier niet minder dan 25 jaren moeten hebben bereikt."

Artikel 2.

In de Regtspleging bij de Zeemagt worden de volgende wijzigingen aangebracht:

I. Het eerste lid van artikel 124 wordt gelezen:

„De President van den Krijgsraad binnen het Rijk in Europa moet den vollen ouderdom van dertig jaren hebben bereikt en aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt."

II. De tweede zin van artikel 127 wordt gelezen:

„De President-plaatsvervanger moet aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt."

III. Het tweede lid van artikel 131 wordt gelezen:

„De Fiscaal bij den Krijgsraad binnen het Rijk in Europa wordt, op gemeenschappelijke voordragt van Onze Ministers van Justitie en van Marine, door Ons benoemd, en al dan niet op eigen verzoek ontslagen. Zijn costuum wordt bij algemeenen maatregel van bestuur vastgesteld. Hij moet den vollen ouderdom van dertig jaren hebben bereikt en aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt."

Artikel 3.

In de Regtspleging bij de Landmagt worden de volgende wijzigingen aangebracht:

I. Het eerste lid van artikel 121 wordt gelezen:

„De President van den Krijgsraad wordt door Ons op gemeenschappelijke voordracht van Onze Ministers van Justitie en van Oorlog voor het leven benoemd. Hij moet den vollen ouderdom van dertig jaren hebben bereikt en aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt".

II. Het eerste lid van artikel 126 wordt gelezen:

„De functiën van openbaar aanklager worden daarbij waargenomen door den Auditeur-Militair. Deze wordt, op gemeenschappelijke voordragt van Onze Ministers van Justitie en van Oorlog, door Ons benoemd, en, al dan niet op eigen verzoek, ontslagen. Zijn costuum wordt bij algemeenen maatregel van bestuur vastgesteld. Hij mag geen militair zijn, moet den vollen ouderdom van dertig jaren hebben bereikt en aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt."

III. Het eerste lid van artikel 250 wordt gelezen:

„Bij de Krijgsraden te velde zal zijn een Auditeur-Militair te velde; deze moet aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen;

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk en handelsregt, staatsregt en strafregt."

IV. De tweede zin van het eerste lid van artikel 262 wordt gelezen:

„Zoo mogelijk zal daarvoor worden aangewezen iemand, die aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit heeft verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt."

Artikel 4.

In de wet op de Regterlijke Organisatie en het Beleid der Justitie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

I. De tweede zin van artikel 6*b* wordt vervangen door het volgende:

„Zij leggen, alvorens in bediening te treden, bij die regtbank den door Ons vast te stellen eed (belofte) af. Zij moeten bij de benoeming den vollen ouderdom van drie en twintig jaren hebben bereikt en aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt."

II. Het tweede lid van artikel 35 wordt gelezen:

Zij moeten, met uitzondering van de plaatsvervangers, aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt."

III. In het laatste lid van artikel 47*a* wordt na de woorden „eenen graad" ingevoegd: „of eene hoedanigheid".

IV. Artikel 48 wordt gelezen:

„Tot regters van de arrondissements-regtbanken, officieren

van justitie, griffiers en regters-plaatsvervangers kunnen alleen worden benoemd, onverminderd de vereischten bij de grondwet voorgeschreven, zij, die den vollen ouderdom van vijfentwintig, doch nog niet dien van zeventig jaren hebben bereikt en aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt.

Ten aanzien van de substituut-officiers en substituut-griffiers gelden dezelfde vereischten, behoudens dat reeds benoembaar zijn, zij die den vollen ouderdom van drie en twintig jaren hebben bereikt."

V. In het laatste lid van artikel 61 *b* wordt na de woorden „eenen graad" ingevoegd: „of eene hoedanigheid".

VI. Artikel 64 wordt gelezen:

„Tot raadsheeren van de geregtshoven, procureurs-generaal, advocaten-generaal, griffiers en raadsheeren-plaatsvervangers kunnen alleen worden benoemd, onverminderd de vereischten bij de grondwet voorgeschreven, zij, die den vollen ouderdom van dertig of, voor zoover de raadsheeren-plaatsvervangers betreft, van veertig, doch nog niet dien van zeventig jaren hebben bereikt en aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit, sedert ten minste vijf jaren of, voor zoover de raadsheeren-plaatsvervangers betreft, sedert ten minste tien jaren hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt.

De substituut-griffiers moeten, om te kunnen worden benoemd, den vollen ouderdom van vijfentwintig, doch nog niet dien van zeventig jaren hebben bereikt; zij moeten aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt."

VII. In het laatste lid van artikel 83*a* wordt na de woorden „eenen graad" ingevoegd: „of eene hoedanigheid".

VIII. Artikel 86 wordt gelezen:

Tot raadsheeren van den hoogen raad, procureur-generaal, advocaten-generaal en griffier kunnen alleen worden benoemd, onverminderd de vereischten bij de grondwet voorgeschreven, zij, die den vollen ouderdom van vijfendertig, doch nog niet dien van vijfenzeventig jaren hebben bereikt en aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit sedert ten minste tien jaren hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt.

De substituut-griffiers moeten, om te kunnen worden bebenoemd, den vollen ouderdom van vijfentwintig, doch nog niet dien van vijfenzeventig jaren hebben bereikt; zij moeten aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafrecht."

Artikel 5.

Het tweede lid van artikel 16 der wet op den Raad van State wordt gelezen:

„Tot referendaris of commies van Staat zijn alleen benoembaar zij, die aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de staatswetenschap of in de regtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de regtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de regten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsregt, staatsregt en strafregt."

Artikel 6.

In de Beroepswet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

I. Het tweede lid van artikel 7 wordt gelezen:

„Zij moeten aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de staatswetenschap of in de rechtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de rechtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de rechten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsrecht, staatsrecht en strafrecht."

II. In het laatste lid van artikel 8*a* worden de woorden „een diploma" vervangen door: „eenen graad of eene hoedanigheid".

III. Het tweede lid van artikel 44 wordt gelezen:

„Zij moeten aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de staatswetenschap of in de rechtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de rechtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de rechten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsrecht, staatsrecht en strafrecht."

IV. In het laatste lid van artikel 44*a* worden de woorden „een diploma" vervangen door: „eenen graad of eene hoedanigheid".

Artikel 7.

Van artikel 23 der Schepenwet worden het tweede, vierde en vijfde lid gelezen:

„2. De Raad bestaat uit een voorzitter en vier vaste leden De vaste leden zijn twee zeeofficieren of oud-zeeofficieren en twee schippers of oud-schippers ter koopvaardij. De voorzitter moet aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de rechtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de rechtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de rechten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsrecht, staatsrecht en strafrecht."

„4. Voorts worden benoemd de noodige plaatsvervangende voorzitters en de noodige plaatsvervangende leden, die invallen bij ontstentenis van vaste of buitengewone leden. De plaatsvervangende voorzitters moeten aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de rechtswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de rechtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de rechten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsrecht, staatsrecht en strafrecht."

„5. Aan den Raad wordt een secretaris verbonden en daaraan kan een plaatsvervangend secretaris worden verbonden. De secretaris en de plaatsvervangende secretaris moeten aan eene Rijks- of daarmede gelijkgestelde Nederlandsche Universiteit hebben verkregen:

hetzij den graad van doctor in de rechtswetenschap of in de staatswetenschap,

hetzij den graad van doctor in de rechtsgeleerdheid of de hoedanigheid van meester in de rechten, mits deze graad of deze hoedanigheid verkregen is op grond van het afleggen van een examen in het Nederlandsch burgerlijk- en handelsrecht, staatsrecht en strafrecht."

Artikel 8.

Artikel 55 der wet tot regeling van het hooger landbouw- en hooger veeartsenijkundig onderwijs van 15 December 1917 (*Staatsblad* n°. 700), gelijk die laatstelijk is gewijzigd, wordt gelezen:

„Om eenen bijzonderen leerstoel te kunnen bekleeden, wordt

vereischt het bezit van eenen doctoralen graad benevens de aanteekening voor het vak of de vakken, waarin de aangestelde onderwijs geeft of zal geven, op het getuigschrift van met goed gevolg afgelegd doctoraal examen, volgens de wetten van 1 Maart 1920 (*Staatsblad* n°. 105) en 11 Juni 1921 (*Staatsblad* n°. 782), of van eenen doctoralen graad in de wetenschap, waarin de aangestelde onderwijs geeft of zal geven, verkregen aan eene Rijksuniversiteit of hoogeschool, vóór de inwerkingtreding van genoemde wetten, of verkregen aan eene universiteit of hoogeschool, die ten aanzien van de door haar te verleenen doctorale graden gelijke rechten heeft als de Rijksuniversiteiten of -hoogescholen, of van een bewijs, dat de aanstelling door Ons is bekrachtigd."

Artikel 9.

Deze wet treedt in werking met ingang van den dag na dien harer afkondiging.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven ten Paleize het Loo, den 11den Mei 1923.

WILHELMINA.

De Minister van Justitie,
HEEMSKERK.

De Minister van Binnenlandsche Zaken en Landbouw,
CH. RUYS DE BEERENBROUCK.

De Minister van Marine,
E. P. WESTERVELD.

De Minister van Oorlog,
VAN DIJK.

De Minister van Arbeid, Handel en Nijverheid,
AALBERSE.

Uitgegeven den *vier en twintigsten* Mei 1923.

De Minister van Justitie,
HEEMSKERK.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953  N°. 93

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 5, waarbij wordt afgekondigd de wet van de 29sten Juni 1925 (Stbl. 308) tot invoering van het nieuwe Wetboek van Strafvordering, voor zover betreft artikel 158 van deze wet.*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, Salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat volgens de slotbepaling van het nieuwe Wetboek van Strafvordering het in werking treden van dat Wetboek nader bij de Wet wordt geregeld;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze, vast te stellen de volgende bepalingen, welke zullen uitmaken de:

Invoeringswet Strafvordering.

TITEL III.

Afschaffing of wijziging van bestaande wetten.

Artikel 158.

In de Schepenwet (wet van 1 Juli 1909, Staatsblad No. 219, gelijk die laatstelijk is gewijzigd bij de wet van 11 Mei 1923, Staatsblad No. 199) wordt in artikel 63 in plaats van de woorden: „artikel 8 van het Wetboek van Strafvordering" gelezen „artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering" en vervallen de woorden „marechausse, alle".

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te Zermatt, den 29sten Juni 1925.

WILHELMINA.

De Minister van Justitie,
HEEMSKERK.

Uitgegeven den *negen en twintigsten* Juni 1925.

De Minister van Justitie,
HEEMSKERK.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A° 1953



N° 94

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 6, waarbij wordt afgekondigd de wet van den 10den Juni 1926, tot wijziging van verschillende wetsbepalingen in verband met de wet van 22 December 1924 Staatsblad no. 573 (zeerecht) (Staatsblad 1926, no. 171).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

(N°. 171.) *WET van den 10den Juni 1926, tot wijziging van verschillende wetsbepalingen in verband met de wet van 22 December 1924,* Staatsblad *n°. 573 (zeerecht).*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat verschillende wetsbepalingen behooren te worden gewijzigd in verband met het tot stand komen van de wet van 22 December 1924, *Staatsblad* n°. 573, en het tevens wenschelijk is eenige bij die wet vastgestelde artikelen te wijzigen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

In het Wetboek van Koophandel, zooals dat luidt ingevolge de wet van 22 December 1924, *Staatsblad* n°. 573, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

I. In artikel 4, onder 7°., vervalt de zinsnede ,, , mitsgaders bodemerijen''.

II. Het tweede en het derde lid van artikel 311 worden gelezen:

,,Onder Nederlanders worden in dit artikel begrepen:

1°. in het Koninkrijk gevestigde vennootschappen onder eene firma en commanditaire vennootschappen, waarvan alle hoofdelijk aansprakelijke vennooten Nederlanders zijn;

2°. volgens de Nederlandsche wet opgerichte, in het Koninkrijk gevestigde naamlooze vennootschappen, waarvan hetzij aandeelen, welke ten minste twee derden van het geplaatste kapitaal vertegenwoordigen, luiden ten name van Nederlanders

en tevens de meerderheid der bestuurders en der commissarissen in het Koninkrijk wonende Nederlanders zijn, hetzij alle bestuurders Nederlanders zijn, van wie ten minste drie vierden in het Koninkrijk wonen, en tevens van de commissarissen ten minste drie vierden Nederlanders en ten minste twee derden in het Koninkrijk wonende Nederlanders zijn;

3°. volgens de Nederlandsche wet opgerichte, in het Koninkrijk gevestigde rechtspersoonlijkheid bezittende vereenigingen en stichtingen, waarvan alle bestuurders Nederlanders zijn, van wie ten minste drie vierden in het Koninkrijk wonen, en tevens van de commissarissen ten minste drie vierden Nederlanders en ten minste twee derden in het Koninkrijk wonende Nederlanders zijn.

Onder ingezetenen van het Koninkrijk worden in dit artikel begrepen:

1°. in het Koninkrijk gevestigde vennootschappen onder eene firma en commanditaire vennootschappen, waarvan alle hoofdelijk aansprakelijke vennooten ingezetenen van het Koninkrijk zijn;

2°. volgens de Nederlandsche wet opgerichte, in het Koninkrijk gevestigde naamlooze vennootschappen, waarvan hetzij aandeelen, welke ten minste twee derden van het geplaatste kapitaal vertegenwoordigen, luiden ten name van ingezetenen van het Koninkrijk en tevens de meerderheid der bestuurders en der commissarissen ingezetenen van het Koninkrijk zijn, hetzij alle bestuurders en alle commissarissen ingezetenen van het Koninkrijk zijn;

3°. volgens de Nederlandsche wet opgerichte, in het Koninkrijk gevestigde rechtspersoonlijkheid bezittende vereenigingen en stichtingen, waarvan alle bestuurders en alle commissarissen ingezetenen van het Koninkrijk zijn."

III. Aan het slot van de artikelen 315 en 318 wordt de punt vervangen door een punt-komma; daaraan wordt toegevoegd ,,de tusschenkomst van een procureur is daarbij niet noodig."

IV. In het eerste lid van artikel 317 wordt het slot ,,geldschieting of aan eene naamlooze vennootschap." vervangen door ,,geldschieting, aan eene naamlooze vennootschap, vereeniging of stichting."

Aan het tweede lid van dit artikel wordt toegevoegd: ,,Deze oproeping geschiedt bij aangeteekenden brief door den griffier."

V. Artikel 319, tweede lid, wordt gelezen:

,,Voor de teboekstelling van de in het eerste lid genoemde vaartuigen, metende ten minste twintig kubieke meters bruto-inhoud, wordt een afzonderlijk register gehouden."

VI. Artikel 347 wordt gelezen:

,,De kapitein moet aan boord voorzien zijn van:

den zeebrief, den meetbrief en een uittreksel uit het scheepsregister, bevattende alle boekingen welke op het schip betrekking hebben tot den dag van het laatste vertrek van het schip uit eene Nederlandsche haven;

de voor de schepelingen geldende arbeidsovereenkomsten, zoo deze schriftelijk zijn opgemaakt, de monsterrol, het manifest der lading, de charter-partij en de cognossementen, dan wel afschriften van die stukken;

de Nederlandsche wetten en reglementen op de reis van toepassing, en alle verdere noodige papieren.

Ten aanzien van de charter-partij en de cognossementen geldt deze verplichting niet in de door Ons te omschrijven omstandigheden."

VII. Artikel 374, eerste lid, wordt gelezen:

,,Artikel 347, het tweede lid van artikel 348, het eerste lid van artikel 349 en artikel 352 zijn niet van toepassing op zeevisschers- en kustvisschersschepen."

VIII. Artikel 443, laatste lid, vervalt.

IX. Artikel 470 wordt gelezen:

,,Het staat den vervoerder niet vrij te bedingen, dat hij niet of niet dan tot een beperkt bedrag aansprakelijk is voor schade, veroorzaakt door onvoldoende zorg voor onderhoud, uitrusting of bemanning van het vervoermiddel, of voor deszelfs geschiktheid tot het overeengekomen vervoer, dan wel door verkeerde behandeling of onvoldoende bewaking van het goed. Bedingen van die strekking zijn nietig.

Niettemin is de vervoerder bevoegd te bedingen, dat hij niet aansprakelijk zal zijn voor meer dan een bepaald bedrag per vervoerd voorwerp, tenzij hem de aard en de waarde van het goed zijn medegedeeld vóór of bij de inontvangstneming. Dit

bedrag mag niet lager worden gesteld dan zeshonderd gulden.

De vervoerder kan bovendien bedingen, dat hij niet tot eenige schadevergoeding gehouden is, indien de aard of de waarde van het goed hem opzettelijk onjuist is medegedeeld."

X. Na artikel 470 wordt ingevoegd artikel 470*a*, luidende:

,,Bedingen tot beperking van de aansprakelijkheid des vervoerders ontheffen dezen in geen geval van den last te bewijzen, dat voor het onderhoud, de uitrustirg of de bemanning van het vervoermiddel en voor zijne geschiktheid tot het overeengekomen vervoer voldoende zorg is aangewend, indien blijkt, dat de schade het gevolg is van een gebrek van het vervoermiddel of van zijne inrichting.

Hiervan kan bij overeenkomst niet worden afgeweken."

XI. Artikel 479, tweede lid, wordt gelezen:

,,Van goederen, welke gevaar opleveren voor de lading of voor het schip, mag de vervoerder zich te allen tijde ontdoen ook door ze te vernietigen, zonder deswege tot eenige schadevergoeding gehouden te zijn. Dit geldt ook van goederen, welke als contrabande worden beschouwd, indien den vervoerder omtrent die goederen onjuiste of onvolledige opgaven zijn gedaan."

XII. Artikel 485, eerste lid, wordt gelezen:

,,Indien de goederen zijn aangenomen zonder dat de contrôle, bedoeld in artikel 481, heeft plaats gehad, worden zij vermoed zonder tekort te zijn uitgeleverd, tenzij de ontvanger, voor of bij gelegenheid van de aanneming van het goed of, wanneer het tekort uiterlijk niet waarneembaar is, uiterlijk op den derden werkdag na de aanneming, aan den vervoerder of diens vertegenwoordiger schriftelijk het bestaan van een tekort heeft medegedeeld."

XIII. Artikel 486, eerste lid, wordt gelezen:

,,Indien de goederen zijn aangenomen zonder dat een gerechtelijk onderzoek, als bedoeld in artikel 483, heeft plaats gehad, worden zij vermoed overeenkomstig den inhoud van het cognossement te zijn uitgeleverd, tenzij de ontvanger voor of bij gelegenheid van de aanneming van het goed of, wanneer de beschadiging uiterlijk niet zichtbaar is, uiterlijk op den derden werkdag na de aanneming, aan den vervoerder of diens

vertegenwoordiger schriftelijk het bestaan van schade heeft medegedeeld. De mededeeling moet den aard van de schade in het algemeen aangeven."

Het tweede lid van dit artikel vervalt.

XIV. Artikel 487 wordt gelezen:

,,De rechtsvordering tot schadevergoeding moet worden ingesteld binnen één jaar na uitlevering van het goed of na den dag, waarop het goed uitgeleverd had moeten worden."

XV. Art. 488 wordt gelezen:

,,De ontvanger is voor de hem verschuldigde schadevergoeding bevoorrecht op de vracht vóór alle andere schuldeischers, behalve de in artikel 318*c* genoemde, mits hij op de vracht beslag doet leggen binnen den in het vorige artikel genoemden termijn. Door de beslaglegging wordt aan het voorschrift van dat artikel geacht te zijn voldaan.

Indien bescheiden niet bestaan, kan het beslag worden gelegd met verlof van den voorzitter van de rechtbank, binnen welker gebied de goederen zijn afgeleverd. Deze rechtbank neemt kennis van de vorderingen tot vanwaardeverklaring en tot opheffing van het beslag, alsmede van de vordering tot het doen van verklaring tegen den derde beslagene."

XVI. In artikel 517*c* vervallen de woorden ,,of naar".

XVII. Artikel 517*d*, eerste lid, wordt gelezen:

,,De artikelen 468—480 zijn van toepassing op het vervoer over zee van Nederlandsche havens. Zij zijn mede van toepassing op het vervoer over zee naar Nederlandsche havens, behalve dat het eerste lid van artikel 470 en het tweede lid van artikel 470*a* buiten toepassing blijven voor zoover de daar bedoelde bedingen en overeenkomsten geldig zijn volgens de wet van het land waar de inlading is geschied."

XVIII. Artikel 524, eerste lid, wordt gelezen:

,,Het staat den vervoerder niet vrij te bedingen, dat hij niet of niet dan tot een beperkt bedrag aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door onvoldoende zorg voor onderhoud, uitrusting of bemanning van het vervoermiddel, of voor deszelfs geschiktheid tot het overeengekomen vervoer, dan wel door onvoldoend toezicht aan boord."

XIX. Na artikel 524 wordt ingevoegd artikel 524*a*, luidende:

,,Bedingen tot beperking van de aansprakelijkheid des vervoerders ontheffen dezen in geen geval van den last te bewijzen, dat voor het onderhoud, de uitrusting of de bemanning van het vervoermiddel en voor zijne geschiktheid tot het overeengekomen vervoer voldoende zorg is aangewend, indien blijkt, dat de schade het gevolg is van een gebrek van het vervoermiddel of van zijne inrichting.

Hiervan kan bij overeenkomst niet worden afgeweken."

XX. In artikel 533*b* vervallen de woorden ,,of naar".

XXI. Artikel 533*c*, eerste lid, wordt gelezen:

,,De artikelen 522—529 en 533 zijn van toepassing op het vervoer van personen van Nederlandsche havens. Zij zijn mede van toepassing op het vervoer naar Nederlandsche havens, behalve dat artikel 524 en het tweede lid van artikel 524*a* buiten toepassing blijven voor zoover de daar bedoelde bedingen en overeenkomsten geldig zijn volgens de wet van het land waar de inscheping is geschied."

XXII. In het tweede lid van artikel 568*k* wordt ,,vliegtuig" vervangen door ,,luchtvaartuig".

XXIII. Artikel 631 vervalt.

XXIV. Artikel 699, n°. 19, vervalt; in n°. 20 wordt de aanhef ,,De premie om de kosten, bij het vorige nommer vermeld, te doen verzekeren" vervangen door ,,De premie om de onkosten, in avarij-grosse vallende, te doen verzekeren".

XXV. Artikel 701, onder 6°., wordt gelezen:

,,De onkosten, vallende op het verder vervoer der goederen, wanneer, in het geval van artikel 519*d*, de bevrachtingsovereenkomst is vervallen; en".

XXVI. Artikel 742, onder 1°., wordt gelezen:

,,tot vergoeding van schade toegebracht hetzij door aanvaring, hetzij op eene wijze als vermeld in de artikelen 544 en 544*a*, eerste lid;"

XXVII. In het laatste lid van artikel 755 wordt ,,het tweede, het derde en het vierde lid van artikel 748" vervangen door ,,het derde, het vierde en het vijfde lid van artikel 748".

Artikel 2.

In artikel 1811 van het Burgerlijk Wetboek vervalt „Bodemerij;".

Het laatste lid van dat artikel 1811 wordt gelezen: „De eerste overeenkomst wordt bij het Wetboek van Koophandel geregeld.".

Artikel 3.

In artikel 573 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, zooals dat is gewijzigd bij de wet van 22 December 1924, *Staatsblad* n°. 573, worden de woorden „metende minder dan twintig kubieke meters bruto-inhoud" vervangen door „welke niet zijn te boek gesteld in een der registers, vermeld in den eersten en den laatsten titel van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel".

Artikel 4.

In artikel 329*bis* van het Wetboek van Strafrecht, zooals dat artikel is vastgesteld bij de wet van 22 December 1924, *Staatsblad* n°. 573, wordt tusschen „die" en „over" ingevoegd „opzettelijk".

Artikel 5.

In de Faillissementswet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

I. De eerste zin van artikel 128 wordt gelezen:

„Interesten na de faillietverklaring loopende, kunnen niet geverifieerd worden, tenzij door pand of hypotheek gedekt."

II. Het eerste lid van artikel 188 wordt gelezen:

„De rechter-commissaris beveelt de doorhaling der hypothekaire inschrijvingen, waarmede een tot den boedel behoorend goed is bezwaard, zoodra de uitdeelingslijst, waarbij de opbrengst van het goed is verantwoord, verbindend is geworden."

Artikel 6.

In de Schepenwet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

I. Artikel 9, eerste lid, onder *d* wordt gelezen:

„naar gelang der zaak in het scheepsdagboek of in het machinedagboek te doen opteekenen, wat ter voldoening aan de onder *a*, *b* en *c* opgelegde verplichtingen is geschied;".

Het tweede lid van dit artikel vervalt; in het derde lid wordt telkens ,,het journaal" vervangen door ,,de dagboeken".

II. Artikel 28, tweede lid, wordt gelezen:

,,De notarissen en de autoriteiten, voor wie scheepsverklaringen, als bedoeld in het tweede lid van artikel 353 van het Wetboek van Koophandel, zijn afgelegd, zenden onverwijld afschriften van deze stukken aan den hoofdinspecteur."

Artikel 7.

In het voorlaatste lid van artikel 12 der wet van 22 Mei 1845, *Staatsblad* n°. 22, zooals deze laatstelijk is gewijzigd, vervalt de zinsnede ,,noch boven het recht van voorrang, toegekend in art. 315, 2°, van het wetboek van koophandel en in 750, 4°, in verband met art. 315, 2°, van dat wetboek".

Artikel 8.

In het eerste lid van artikel 2 der wet van 29 December 1922, *Staatsblad* n°. 755, wordt ,,recht van voorrang uit hoofde van pand- of verbandbrieven op een schip" vervangen door ,,recht van scheepshypotheek".

Artikel 9.

Deze wet treedt in werking te gelijk met de wet van 22 December 1924, *Staatsblad* n°. 573, behoudens dat bij de toepassing van het tweede lid van de Slotbepaling van laatstgenoemde wet de daar vermelde artikelen 311 en 315 reeds worden gelezen, zooals zij luiden ingevolge de onderhavige wet.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven ten Paleize het Loo, den 10den Juni 1926.

WILHELMINA.

De Minister van Justitie,
J. DONNER.

Uitgegeven den *twee en twintigsten* Juni 1926.

De Minister van Justitie,
J. DONNER.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953  N°. 95

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 7, waarbij wordt afgekondigd de wet van den 31sten December 1931, houdende wijziging van de Schepenwet (Staatsblad 1931, no. 587).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

(N°. 587.) ***WET*** *van den 31sten December 1931, houdende wijziging van de Schepenwet.*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is uitvoering te geven aan het op 31 Mei 1929 te *Londen* gesloten Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee, goedgekeurd bij de wet van 18 Juli 1930 (*Staatsblad* n°. 305), en daartoe de Schepenwet (wet van 1 Juli 1909, *Staatsblad* n°. 219) te wijzigen en de Scheepvaart(Verdrags-)wet (wet van 5 April 1919, *Staatsblad* n°. 151) in te trekken en daarnaast eenige wijzigingen van anderen aard in de Schepenwet aan te brengen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

In de Schepenwet (wet van 1 Juli 1909, *Staatsblad* n°. 219) worden de hierna onder I tot en met LVII omschreven wijzigingen gebracht.

I. Overal waar het woord ,,schipper(s)'' voorkomt, wordt gelezen ,,kapitein(s)''.

Tenzij anders is bepaald, wordt overal, waar ,,de(n) hoofdinspecteur'' voorkomt, gelezen ,,het hoofd van de scheepvaartinspectie''.

Overal waar de woorden ,,vaste leden (van den Raad voor de scheepvaart)'' voorkomen, wordt gelezen ,,gewone leden (van den Raad voor de scheepvaart)''.

II. In het eerste lid van artikel 1 wordt na ,,van Nederland'' ingevoegd ,,en het Duitsche en Belgische gebied, gelegen bin-

nen na te noemen lijn" en na ,,het eiland Borkum" ingevoegd ,,(het havenhoofd aldaar wordt geacht binnen de lijn te liggen)", terwijl na ,,België;" vervalt ,,het havenhoofd te Borkum wordt geacht binnen de lijn te liggen;";

de woorden ,,anders dan tot het doen van eene proeftocht" vervallen;

de punt na ,,vervangt" wordt vervangen door een puntkomma, waarna wordt ingevoegd:

,,*passagiers*: allen, die tegen vergoeding aan boord worden vervoerd;

passagiersschip: elk schip, dat door den eigenaar bestemd is om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, dan wel een schip, dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

baggermaterieel: elk schip, dat door bouw en inrichting uitsluitend is aangewezen voor het verrichten van of voor het gebruik ten dienste van aannemerswerken van waterbouwkundigen aard;

scheepsramp: een voorval, overkomen aan een schip, ten gevolge waarvan schade van beteekenis aan dat schip of zijne lading, of letsel aan een of meer van de opvarenden, of schade aan een ander schip of zijne lading, dan wel letsel aan een of meer van de opvarenden daarvan is veroorzaakt. Voor de toepassing van Hoofdstuk IV wordt onder ,,scheepsramp" begrepen elk voorval, aan een schip overkomen, indien niet zoozeer met het oog op de omvangrijkheid der gevolgen als wel op grond van den aard van het voorval de waarschijnlijkheid bestaat, dat uit een onderzoek lessen kunnen worden geput, dan wel de wenschelijkheid kan blijken van het stellen van voorschriften, welke kunnen dienen ter voorkoming van scheepsrampen."

In het tweede lid wordt hetgeen voorkomt na het woord ,,gesleept" vervangen door een punt.

III. In het eerste lid van artikel 2 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

onder *a* wordt ,,vaartuigen" vervangen door ,,schepen";

onder *b* wordt in plaats van ,,reddingsvaartuigen" gelezen ,,reddingvaartuigen";

het onderdeel *c* wordt gelezen:

,,*c*. onoverdekte visschersvaartuigen, welke in den regel niet buiten het zicht van de Nederlandsche kust worden gebracht;";

onder *d* wordt de puntkomma vervangen door ,, , voor zoover zij geene passagiers vervoeren;";

na het onderdeel *d* wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

,,*e*. baggermaterieel, dat uit eene buitenlandsche haven gesleept naar zijne bestemming wordt vervoerd, dan wel voor het uitvoeren van werken in het buitenland verblijft en langer dan een jaar uit Nederland afwezig is;";

het bestaand onderdeel *e* wordt *f*; hierna wordt ingevoegd: ,,en, behoudens het bepaalde in artikel 2*bis*:";

het bestaand onderdeel *f* wordt *g*; hierna vervallen de woorden ,,en behoudens het bepaalde in artikel 2*bis*:";

het bestaand onderdeel *g* wordt *h*; hierin wordt vóór ,,schepen" ingevoegd ,,baggermaterieel, dat uit Nederland gesleept naar zijne bestemming wordt vervoerd, en" en wordt in plaats van ,,en over korten afstand" gelezen ,, , hetzij over korten afstand, hetzij gesleept zonder bemanning,";

het bestaand onderdeel *h* wordt *i*; de punt aan het eind wordt vervangen door een puntkomma;

een nieuw onderdeel wordt toegevoegd, luidende:

,,*k*. schepen, welke uitsluitend voor het houden van eenen proeftocht eene reis ondernemen.".

In het tweede lid van artikel 2 wordt in plaats van ,,ingezetenen van Nederland" gelezen ,,Nederlanders of Rijksingezetenen".

IV. In artikel 2*bis* worden de volgende wijzigingen aangebracht:

,,*g* en *h*" wordt vervangen door ,,*g* tot en met *k*";

achter ,,mogen" wordt ingevoegd ,, , tenzij, voor zoover de schepen onder *g* bedoeld betreft, een krachtens de in Nederlandsch-Indië, Suriname of Curaçao geldende bepalingen geldig certificaat van zeewaardigheid kan worden getoond,";

in plaats van ,,hoofd van het district, waarbinnen het schip zich bevindt," wordt gelezen ,,districtshoofd van de scheepvaartinspectie, uit wiens district het schip buitengaats zal worden gebracht,";

na „termijn" wordt ingevoegd „en onder welke voorwaarden";

in plaats van „een certificaat" wordt gelezen „één of meer certificaten als bedoeld in het eerste lid van artikel 3".

V. Het eerste lid van artikel 3 wordt gelezen.

„1. Er wordt geene reis ondernomen, tenzij voor het schip overeenkomstig deze wet de noodige certificaten zijn afgegeven, welke nog geldig zijn op het oogenblik van vertrek, namelijk:

a. een certificaat van deugdelijkheid voor alle schepen;

b. een certificaat van uitwatering voor alle schepen met uitzondering van visschersvaartuigen, uitsluitend gebezigd voor de vischvangst;

c. een veiligheidscertificaat voor alle passagiersschepen;

d. een radio-veiligheidscertificaat, een certificaat van vrijstelling of een certificaat voor de houtvaart voor de bij algemeenen maatregel van bestuur aan te wijzen schepen.".

In het tweede lid wordt in plaats van „Het in het eerste lid bedoelde certificaat geldt gedurende den daarin uitgedrukten tijd" gelezen „Deze certificaten gelden voor de daarin genoemde tijdvakken".

VI. In artikel 4 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

een nieuw onderdeel *a* wordt ingevoegd, luidende:

„*a*. het schip volkomen zeewaardig is en alle daarvoor in aanmerking komende openingen binnen en buiten boord afdoende zijn gesloten;";

het bestaand onderdeel *a* wordt *b*; in plaats van „reddings-" wordt gelezen „redding-", en in plaats van „reddingsmiddelen" „reddingmiddelen";

het bestaand onderdeel *b* wordt *c*;

het bestaand onderdeel *c* wordt *d*; in plaats van „voorgeschreven in" wordt gelezen „noodig om te kunnen voldoen aan"; in plaats van „tot" wordt gelezen „ter"; de woorden „op zee" en het tweede woord „en" vervallen; de puntkomma wordt vervangen door „ , en in het algemeen de uitrusting van het schip aan de eischen van zeewaardigheid en veiligheid voldoet;";

het bestaand onderdeel *d* wordt *e*;

het bestaand onderdeel *e* wordt vervangen door: „*f*. de aanwezige electrische inrichtingen voldoen aan de vastgestelde voorschriften;";

het bestaand onderdeel *f* vervalt;

een nieuw onderdeel *g* wordt ingevoegd, luidende:

,,*g*. de radio-telegraafinrichting, indien deze is voorgeschreven, bedrijfsklaar is;'';

het bestaand onderdeel *g* wordt *h*; de tweede komma wordt vervangen door ,,en''; de woorden ,,en in het algemeen de uitrusting''. vervallen;

een nieuw onderdeel *i* wordt ingevoegd, luidende:

,,*i*. het schip zoodanig geladen is, dat het geen geringer vrijboord heeft dan blijkens het afgegeven certificaat van uitwatering, dan wel het veiligheidscertificaat of het certificaat voor de houtvaart geoorloofd is;'';

het bestaand onderdeel *h* wordt *k* en wordt gelezen:

,,*k*. het schip behoorlijk bemand is met voor zijne taak berekend personeel, dat lichamelijk geschikt is voor de hem opgedragen werkzaamheden, een en ander in verband met de veiligheid van het schip;'';

het bestaand onderdeel *i* vervalt;

het bestaand onderdeel *k* wordt *l*; de punt aan het slot wordt vervangen door: ,, ; de alarmrol bekend is gemaakt, de voorgeschreven appèls zijn gehouden, de voorgeschreven stabiliteitsgegevens aan boord zijn, en op duidelijke wijze de noodige aanwijzingen zijn aangebracht betreffende de plaatsen, waar de reddingmiddelen zijn opgeborgen of geplaatst, hoe deze plaatsen zijn te bereiken en hoe de reddingmiddelen moeten worden gebruikt.''.

VII. Ingevoegd wordt een nieuw artikel 4*bis*, luidende:

,,Bij algemeenen maatregel van bestuur wordt aan eigenaren van schepen, waarmede een geregelde dienst over den Noord-Atlantischen Oceaan wordt onderhouden, de verplichting opgelegd, de routes, welke deze schepen zullen volgen, en de wijzigingen daarin, bekend te maken op de wijze als in dien algemeenen maatregel van bestuur wordt aangegeven.''.

VIII. In artikel 5 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

het onderdeel *a* van het eerste lid wordt vervangen door:

,,*a*. aan welke eischen ter verkrijging van eenig certificaat moet worden voldaan, welke opgaven de aanvragen tot het

verkrijgen van eenig certificaat moeten bevatten en welke stukken daarbij moeten worden overgelegd;";

het onderdeel *c* van het eerste lid wordt vervangen door:

,,*c*. de regeling van de vaststelling van het vrijboord onder verschillende omstandigheden en het aanbrengen van de uitwateringsmerken;";

een nieuw tweede lid wordt ingevoegd, luidende:

,,2. Voorts worden bij algemeenen maatregel van bestuur voorschriften vastgesteld omtrent:

a. het periodiek onderzoek van schepen;

b. het vervoeren van passagiers.";

het bestaand lid 2 wordt lid 3; in plaats van ,,uitreiking" wordt gelezen ,,afgifte"; de woorden ,,van deugdelijkheid" vervallen;

het bestaand lid 3 wordt lid 4;

het bestaand lid 4 wordt lid 5; in plaats van ,,kan bepalen, dat" wordt gelezen ,,bepaalt, dat en op welke wijze".

IX. In artikel 6 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

het eerste lid wordt gelezen:

,,1. De certificaten, bedoeld in artikel 3, worden van Onzentwege, voor zoover betreft de certificaten van uitwatering en die voor de houtvaart door eene door Ons te benoemen commissie, en voor zoover de overige betreft door het hoofd van de scheepvaartinspectie, in twee exemplaren afgegeven.";

een nieuw tweede lid wordt ingevoegd, luidende:

,,2. In bijzondere gevallen kan het hoofd van de scheepvaartinspectie dan wel de door Ons te benoemen commissie namens Onzen Minister aan bevoegde buitenlandsche autoriteiten verzoeken certificaten af te geven, in welk geval deze certificaten tijdelijk de plaats innemen van een der in het eerste lid bedoelde certificaten.";

het bestaand lid 2 wordt lid 3; in plaats van ,,een certificaat van deugdelijkheid" wordt gelezen ,,eenig certificaat";

het bestaand lid 3 wordt lid 4; in plaats van ,,De kosten, veroorzaakt door" wordt gelezen ,,Voor"; het woord ,,berekend" vervalt; in plaats van ,, , en bij de uitreiking van het certificaat voldaan" wordt gelezen ,,kosten berekend";

het bestaand lid 4 wordt lid 5; in plaats van ,,de kosten, veroorzaakt door'' wordt gelezen ,,naar een door Onzen Minister vast te stellen tarief kosten berekend voor''; in plaats van ,,uitreiking van certificaten van uitwatering'' wordt gelezen ,,afgifte van certificaten van uitwatering en van die voor de houtvaart''; aan het slot vervalt ,, ,berekend naar een door Onzen Minister vast te stellen tarief en bij de uitreiking van het certificaat voldaan''.

X. In artikel 7 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

het eerste lid wordt gelezen als volgt:

,,1. Certificaten vervallen, wanneer:

a. het tijdvak, waarvoor zij gelden, is verstreken;

b. het schip ophoudt te behooren tot de categorie van schepen, waarop deze wet van toepassing is;

c. het schip wordt verbouwd of de aan boord zijnde inrichtingen op ingrijpende wijze worden gewijzigd;

d. het schip van naam verandert of een ander letterteeken of nummer krijgt. In dat geval worden op aanvrage nieuwe certificaten afgegeven voor het nog niet verstreken gedeelte van het tijdvak, waarvoor de vervallen certificaten zouden hebben gegolden.'';

een nieuw tweede lid wordt ingevoegd, luidende:

,,2. Veiligheidscertificaten vervallen tevens, wanneer de eigenaar het schip aan zijne bestemming als passagiersschip onttrekt, en daarvan tevoren aan het hoofd van de scheepvaartinspectie schriftelijk heeft doen blijken.'';

het bestaand lid 2 wordt lid 3; de woorden ,,van deugdelijkheid'' vervallen; na ,,geschied'' wordt ingevoegd ,,of wanneer daartoe uit anderen hoofde termen aanwezig zijn''; aan het slot van den tweeden volzin wordt de punt vervangen door een komma en wordt toegevoegd ,,onder vermelding van de redenen, welke tot de intrekking hebben geleid.''.

XI. In artikel 8 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

in het eerste lid wordt in plaats van ,,een vervallen of ingetrokken certificaat van deugdelijkheid'' gelezen ,,vervallen of ingetrokken certificaten'', vervallen de woorden ,,of van'' en wordt in plaats van ,, , consulaire of koloniale ambtenaren'' gelezen ,,of consulaire ambtenaren of ambtenaren in Nederlandsch-Indië, Suriname of Curaçao'';

in lid 2 wordt in plaats van ,,uitgereikt'' gelezen ,,afgegeven''.

XII. In artikel 9 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

in het eerste lid wordt een nieuw onderdeel *a* ingevoegd, luidende:

,,*a*. het roercommando in rechtstreekschen zin te bezigen en te doen bezigen;'';

het bestaand onderdeel *a* wordt *b*; na ,,gereed te houden,'' wordt ingevoegd ,,voor zoover zulks is voorgeschreven de openingen binnen en buiten boord gesloten te houden, de voorgeschreven appèls en oefeningen te houden,'';

het bestaand onderdeel *b* wordt *c*; de woorden ,,of ontstaan'' vervallen en in plaats van ,,te trachten deze gebreken te herstellen'' wordt gelezen ,,zooveel mogelijk deze gebreken te doen herstellen'';

het bestaand onderdeel *c* wordt *d*; de puntkomma wordt vervangen door ,,en zorg te dragen, dat het schip geen geringer vrijboord krijgt dan blijkens de in artikel 3, eerste lid, bedoelde certificaten geoorloofd is;'';

nieuwe onderdeelen *e*, *f* en *g* worden ingevoegd, luidende:

,,*e*. maatregelen te nemen ter voorkoming van misbruik van het internationale noodsein en van het gebruik van seinen, welke met een internationaal noodsein kunnen worden verward;

f. hulp te verleenen aan in nood verkeerende schepen en bij het vragen van hulp zich te gedragen naar de daaromtrent gegeven voorschriften;

g. zorg te dragen, dat de luisterdienst op de voorgeschreven wijze wordt uitgeoefend en de voorschriften betreffende den radiodienst, zoomede die betreffende het waarschuwen omtrent de gevaren ter zee, worden nageleefd;'';

het bestaand onderdeel *d* wordt *h* en wordt als volgt gelezen:

,,*h*. naar gelang der zaak in het scheepsdagboek, in het machinedagboek of in het radiodagboek te doen opteekenen, wat ter voldoening aan de onder *b* tot en met *g* opgelegde verplichtingen is geschied;'':

het bestaand onderdeel *e* wordt *i*, en wordt gelezen:

,,*i*. zorg te dragen, dat afschriften van de certificaten en van de voorwaarden, krachtens artikel 5, derde lid, gesteld, op

eene zichtbare wijze zijn aangebracht op eene voor alle schepelingen toegankelijke plaats, zoodat deze van den inhoud daarvan behoorlijk kunnen kennis nemen.";

het bestaand lid 3 wordt lid 2, en wordt gelezen:

,,2. De kapitein is verplicht voor het behoorlijk bijhouden der dagboeken zorg te dragen. Hij zal telkenmale na volbrachte reis, dan wel periodiek of na het verlaten van het schip, inzage geven aan en afschrift laten nemen door het districtshoofd van de scheepvaartinspectie of den ambtenaar, die dezen vervangt, terwijl hij voorts verplicht is steeds op eerste aanvrage inzage van de dagboeken te geven aan de in artikel 63 bedoelde ambtenaren. Hij is bovendien verplicht bij binnenkomst in eene Nederlandsche haven aan het districtshoofd van de scheepvaartinspectie of den ambtenaar, die dezen vervangt, kennis te geven van de op de afgeloopen reis voorgekomen averijen en ongevallen; het overleggen der dagboeken, onder verwijzing naar de aanteekening omtrent de averij of het ongeval, wordt als zoodanige kennisgeving beschouwd.";

het bestaand lid 4 wordt lid 3; hierin wordt ,,*b*" vervangen door ,,*c*";

aan het artikel wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

,,4. Bij algemeenen maatregel van bestuur kunnen nadere voorschriften worden gegeven met betrekking tot de in de voorgaande leden van dit artikel genoemde verplichtingen.".

XIII. In het tweede lid van artikel 10 wordt in plaats van ,,hoofdinspecteur" gelezen ,,inspecteur generaal"; aan het lid wordt toegevoegd: ,,Ook kunnen door Ons voor bepaalde werkzaamheden ambtenaren van andere diensttakken ter beschikking van den dienst der scheepvaartinspectie worden gesteld.".

XIV. Artikel 12 wordt gelezen:

,,De in artikel 10 bedoelde ambtenaren hebben te allen tijde toegang tot de in deze wet genoemde schepen en tot de ligplaatsen daarvan, alsmede tot de plaatsen, waar die schepen of hunne werktuiglijke inrichtingen worden gebouwd of hersteld.".

XV. In artikel 13 wordt in plaats van ,,schepen, waarop deze wet van toepassing is," gelezen ,,de in deze wet genoemde schepen".

XV*a*. In het eerste lid van artikel 14 wordt in plaats van „een ambtenaar" gelezen „eenen ambtenaar".

XVI. In het eerste lid van artikel 15 wordt in plaats van „den hoogsten in rang der ter plaatse bevoegde ambtenaren der scheepvaartinspectie" gelezen „zijnen onmiddellijken chef";

in het derde lid van het artikel wordt „ambtenaar der scheepvaartinspectie" vervangen door „chef".

XVII. In het eerste lid van artikel 16 wordt in plaats van „een ambtenaar" gelezen „eenen ambtenaar" en wordt „een geldig certificaat van deugdelijkheid" vervangen door „de noodige geldige certificaten";

in het tweede lid van het artikel wordt „een certificaat van deugdelijkheid, als bedoeld in artikel 3 is" vervangen door „de noodige geldige certificaten zijn", en wordt in plaats van den laatsten volzin gelezen: „Hij geeft van de aanhouding onverwijld, onder opgaaf van redenen, kennis aan zijnen onmiddellijken chef, die daarvan terstond mededeeling doet aan het hoofd van de scheepvaartinspectie. Laatstgenoemde beslist zoo spoedig mogelijk of al dan niet een onderzoek zal worden ingesteld; in het laatste geval heft hij de aanhouding op en geeft hij van die opheffing onverwijld kennis aan den ambtenaar, die het schip heeft aangehouden.".

XVIII. In artikel 17 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

in het eerste lid wordt na „schip" ingevoegd „onder opgaaf van redenen";

het derde lid wordt gelezen als volgt:

„3. De in het eerste lid bedoelde belastingambtenaren verleenen geene expeditie voor een schip, dat bestemd is om buitengaats te worden gebracht, wanneer daarvoor op eerste aanvraag geen geldig certificaat van deugdelijkheid of geene geldige verklaring, als bedoeld in artikel 2*bis*, wordt getoond.";

in het vierde lid wordt in plaats van „een ambtenaar" gelezen „eenen ambtenaar";

in het vijfde lid wordt „werd" vervangen door „was";

in het zevende lid wordt in plaats van „geen geldig certificaat van deugdelijkheid kon worden" gelezen „de voorgeschreven geldige certificaten of de verklaring, bedoeld in artikel 2*bis*, niet op eerste aanvraag zijn".

XIX. In het eerste lid van artikel 18 wordt in plaats van ,,artikel 4, onder *f*, bedoelde commissie betreffende de afgifte van certificaten van uitwatering" gelezen ,,artikel 6, eerste lid, bedoelde commissie";

in het tweede lid van het artikel wordt na ,,Raad" ingevoegd ,, , die noch rechtstreeks, noch zijdelings geacht kunnen worden bij de beslissing belang te hebben,".

XX. In het tweede lid van artikel 19 wordt in plaats van ,,afgiften van een certificaat van deugdelijkheid" gelezen ,,afgifte van eenig certificaat", en wordt in plaats van ,,een certificaat van deugdelijkheid in twee exemplaren uitgereikt" gelezen ,,dan wel door de in artikel 6, eerste lid, bedoelde commissie het gevraagde certificaat in twee exemplaren afgegeven";

het derde lid van het artikel vervalt; het bestaand lid 4 wordt lid 3.

XX*a*. In artikel 20 wordt in plaats van ,,een ambtenaar" gelezen ,,eenen ambtenaar".

XX*b*. In artikel 22 wordt in plaats van ,,door Ons" gelezen ,,bij algemeenen maatregel van bestuur".

XXI. In het derde lid van artikel 23 wordt in plaats van ,,twaalf" gelezen ,,veertien"; wordt na ,,zeevisscherij,", waar dit woord voor de eerste maal wordt gebezigd, ingevoegd ,,een districtshoofd of oud-districtshoofd en een schipper of oud-schipper van het Loodswezen,"; wordt na ,,zeevisscherij", waar dit woord voor de derde maal wordt gebezigd, ingevoegd ,,en het districtshoofd en de schipper van het Loodswezen"; en wordt na ,,zeevisscherij", waar dit woord voor de vierde maal wordt gebezigd, ingevoegd ,,of een Rijksvaartuig betreft, dan wel het Loodswezen er nauw bij betrokken is";

de eerste volzin van het vijfde lid van het artikel wordt gelezen: ,,Aan den Raad worden een secretaris en een plaatsvervangende secretaris verbonden.".

XXII. In artikel 24 wordt in plaats van ,,den plaatsvervangenden voorzitter" gelezen ,,de plaatsvervangende voorzitters".

XXIII. In artikel 25 wordt in plaats van ,,plaatsvervangende voorzitter" gelezen ,,plaatsvervangende voorzitters".

XXIV. In het tweede lid van artikel 26 wordt in plaats van ,,plaatsvervangende voorzitter" gelezen ,,plaatsvervangende voorzitters";

in het derde lid van het artikel wordt in plaats van ,,of machinist" gelezen ,, , machinist of radio-telegrafist".

XXV. De punt aan het slot van het derde lid van artikel 27 wordt vervangen door ,, , tenzij de ramp valt onder artikel 1, vierde lid, van de Marinescheepsongevallenwet 1928 (*Staatsblad* n°. 69) of onder een artikel van soortgelijke strekking van eene Nederlandsch-Indische algemeene verordening.".

XXVI. In het derde lid van artikel 28 wordt in plaats van ,,Nederlandsche koloniale ambtenaren, die daartoe door de koloniale overheid" gelezen ,,ambtenaren in Nederlandsch-Indië, Suriname en Curaçao, die daartoe door de overheid van die gewesten".

XXVII. In artikel 29 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

in het eerste lid wordt na ,,stelt" ingevoegd ,, , met inachtneming van het voorschrift in het derde lid van artikel 27 gegeven," en wordt aan het eind toegevoegd: ,,Hij kan daarbij eene opgave indienen van de getuigen en deskundigen, wier verhoor tijdens de behandeling voor den Raad hij noodig acht.";

na het eerste lid wordt een nieuw lid ingevoegd, luidende:

,,2. Op dezelfde wijze wordt door hem gehandeld ten aanzien van eene scheepsramp, waarvan de stukken hem op grond van artikel 14 van de Marinescheepsongevallenwet 1928 (*Staatsblad* n°. 69) of krachtens de bepalingen van soortgelijke strekking van eene Nederlandsch-Indische algemeene verordening in handen zijn gesteld.";

het bestaand lid 2 wordt lid 3; hieraan wordt toegevoegd: ,,De leden der commissie, met uitzondering van den voorzitter, nemen aan deze zitting geen deel.";

het bestaand lid 3 wordt lid 4; hierin wordt in plaats van ,,den hoofdinspecteur in overleg met den voorzitter van den Raad" gelezen ,,of namens hem";

het bestaand lid 4 wordt lid 5.

XXVIII. In het eerste lid van artikel 30 wordt in plaats van ,,gewijzigd bij de wet van 31 December 1887 (*Staatsblad*

n°. 265)'' gelezen ,,het laatst gewijzigd bij de wet van 29 Juni 1925 (*Staatsblad* n°. 308)''.

XXVIII*a*. In artikel 31 wordt na ,,deskundigen'' ingevoegd ,, , voor zooverre hunne dienstverhouding tot het Rijk niet medebrengt, dat zij hunne medewerking verleenen zonder eene schadeloosstelling,''.

XXIX. In het eerste lid van artikel 32 wordt in plaats van ,,een bepaalden termijn'' gelezen ,,eenen bepaalden termijn'' en wordt ,,scheepsjournalen, machinekamerjournalen'' vervangen door ,,scheeps-, machine- en radiodagboeken'';

in het tweede lid van het artikel wordt in plaats van ,,gewijzigd bij de wet van 31 December 1887 (*Staatsblad* n°. 265)'' gelezen ,,het laatst gewijzigd bij de wet van 29 Juni 1925 (*Staatsblad* n°. 308)''.

XXIX*a*. In lid 4 van artikel 33 wordt in plaats van ,,een raadsman'' gelezen ,,eenen raadsman'' en wordt ,,een gemachtigde'' vervangen door ,,eenen gemachtigde''.

XXX. Het opschrift van § 2 van hoofdstuk IV wordt gelezen:

,,§ 2. *Ongeschiktheid van kapiteins, stuurlieden, machinisten of radio-telegrafisten.*''

XXXI. In artikel 34 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

lid 1 en lid 2 worden vervangen door de volgende leden:

,,1. Indien tijdens het voorloopig onderzoek nopens eene scheepsramp omstandigheden aan het licht komen, welke bij het hoofd van de scheepvaartinspectie de vraag doen rijzen, of de kapitein of één of meer stuurlieden, machinisten of radiotelegrafisten ongeschikt zijn om hunne beroepsplichten te vervullen, verbindt hij aan zijn voorstel om een onderzoek naar de scheepsramp te doen instellen, de voordracht om dien kapitein, stuurman, machinist, of radio-telegrafist te hooren.

2. Ook indien geene scheepsramp heeft plaats gehad kan in bijzondere omstandigheden het hoofd van de scheepvaartinspectie aan den Raad voor de scheepvaart voorstellen een onderzoek in te stellen naar de ongeschiktheid van den kapitein of van één of meer stuurlieden, machinisten of radio-telegrafisten.

3. Beslist de commissie uit den Raad of de Raad, dat de kapitein, stuurman, machinist of radio-telegrafist ter zake zal worden gehoord, dan wordt den betrokkene een afschrift der beslissing beteekend. Voorts wordt gehandeld overeenkomstig het vierde lid van artikel 29.";

het bestaand lid 3 wordt lid 4; hierin wordt in plaats van „of machinisten" gelezen „, machinisten of radio-telegrafisten";

het bestaand lid 4 wordt lid 5;

het bestaand lid 5 wordt lid 6; hierin vervallen de woorden „op last van den hoofdinspecteur";

het bestaand lid 6 wordt lid 7; daarin wordt in plaats van „een raadsman" gelezen „eenen raadsman" en wordt „een bijzonder voor dit doel gemachtigde" vervangen door „eenen bijzonder voor dit doel gemachtigde", terwijl voorts aan dat lid wordt toegevoegd:

„De betrokkene en zijn raadsman, of zijn gemachtigde, hebben het recht de stukken van het voorloopig onderzoek vóór de behandeling der zaak ter secretarie van den Raad voor de scheepvaart in te zien.";

het bestaand lid 7 wordt lid 8; hierin wordt „tweede en derde lid" vervangen door „derde en vierde lid", en „of machinist" door „, machinist of radio-telegrafist".

XXXII. Het eerste lid van artikel 36 wordt gelezen:

„1. De Raad kan, hetzij op vordering van het hoofd van de scheepvaartinspectie, hetzij dien hoofdambtenaar gehoord, bij eene met redenen omkleede beslissing den kapitein of één of meer stuurlieden, machinisten of radio-telegrafisten onbevoegd verklaren om als kapitein, stuurman, machinist of radiotelegrafist op een schip, als bedoeld in artikel 2, dienst te doen, indien hij den betrokkene ongeschikt acht om zijne beroepsplichten te vervullen.".

XXXIII. In het eerste lid van artikel 37 wordt „vertegenwoordiger" vervangen door „gemachtigde";

het tweede lid wordt gelezen:

„2. Heeft de behandeling der zaak plaats gehad buiten tegenwoordigheid van den onbevoegdverklaarde of diens gemachtigde, dan kan hij, indien de uitspraak hem in persoon is beteekend,

binnen veertien dagen na die beteekening, of, indien de uitspraak hem niet in persoon is beteekend, binnen veertien dagen nadat zich eene omstandigheid heeft voorgedaan, waaruit voortvloeit, dat de uitspraak hem bekend was, daartegen verzet doen bij eene schriftelijke memorie, te richten aan den voorzitter, die daarvan desverlangd een bewijs van ontvangst afgeeft of doet afgeven. Bevindt de onbevoegdverklaarde zich niet hier te lande, dan wordt de termijn met twee maanden verlengd.";

het vierde lid van het artikel vervalt.

XXXIV. Het eerste lid van artikel 38 wordt gelezen:

,,1. Na de indiening van de memorie stelt de voorzitter van den Raad het hoofd van de scheepvaartinspectie met de memorie in kennis of doet hem daarmede in kennis stellen en bepaalt eerstgenoemde onverwijld dag en uur voor de behandeling van het verzet.";

in het tweede lid van het artikel wordt ,,hoofdinspecteur" vervangen door ,,voorzitter".

XXXV. In het tweede lid van artikel 39 wordt ,,door" vervangen door ,,door of vanwege".

XXXVI. In het eerste lid van artikel 41 wordt na ,,belanghebbende" ingevoegd ,,geheel of gedeeltelijk";

in het tweede lid van het artikel wordt ,,door" vervangen door ,,door of vanwege".

XXXVII. In het eerste lid van artikel 42 vervallen de woorden ,,nopens de ramp";

aan het slot van het vierde lid van het artikel wordt ,,medegedeeld." vervangen door ,,en aan het hoofd van de scheepvaartinspectie toegezonden.".

XXXVIII. In het tweede lid van artikel 43 vervallen de woorden ,,op last van den hoofdinspecteur"; aan het slot van het lid wordt toegevoegd ,,De beteekening van oproepingen en beslissingen geschiedt op last van den voorzitter van den Raad, die van uitspraken op last van het hoofd van de scheepvaartinspectie.";

in het derde lid wordt ,,van den opgeroepene of beteekende" vervangen door ,, , aan wien eene oproeping, beslissing of uitspraak moet worden beteekend,";

het vierde lid wordt gelezen als volgt:

,,4. Indien de persoon, aan wien eene oproeping, beslissing of uitspraak moet worden beteekend, hier te lande geene bekende woon- of verblijfplaats heeft, geschiedt de beteekening door middel van aanplakking van een afschrift aan het gebouw, waarin de Raad voor de scheepvaart zitting houdt en van een ander afschrift aan het gebouw, waarin de door den voorzitter aan te wijzen havenmeester kantoor houdt. Bij bekende verblijfplaats buiten Nederland wordt door den ambtenaar, met de beteekening belast, tevens een afschrift bij aangeteekenden brief gezonden aan den persoon, aan wien de beteekening moet geschieden.''.

XXXVIII*a*. In lid 2 van artikel 44 wordt in plaats van ,,een inspecteur'' gelezen ,,eenen inspecteur''.

XXXIX. In het eerste lid van artikel 48 wordt in plaats van ,,of de passagiers'' gelezen ,, , de passagiers of andere opvarenden'';

in het tweede lid van het artikel wordt in plaats van ,,of machinist'' gelezen ,, , machinist of radio-telegrafist'', wordt ,,eene of meer'' vervangen door ,,een of meer'' en wordt in plaats van ,,door zijne daad of nalatigheid eene scheepsramp is veroorzaakt'' gelezen ,,aan zijne schuld eene scheepsramp is te wijten'';

in het derde lid van het artikel wordt in plaats van ,,of machinist'' gelezen ,, , machinist of radio-telegrafist''.

XL. Het eerste lid van artikel 49 wordt gelezen als volgt:

,,1. Het onderzoek ter zake van de in artikel 48, eerste lid, bedoelde misdragingen heeft, zoo daartoe naar het oordeel van eene commissie uit den Raad, bestaande uit den voorzitter en twee door dezen opgeroepen leden, termen bestaan, plaats, indien eene aanklacht is ingediend door of op last van het hoofd van de scheepvaartinspectie, door den eigenaar, door een of meer van de assuradeuren, van de bevrachters, van de schepelingen, van de passagiers of van andere opvarenden.'';

in het derde lid van het artikel wordt ,,de koloniën of bezittingen van het Rijk in andere werelddeelen'' vervangen door ,,Nederlandsch-Indië, Suriname of Curaçao''.

XLI. In artikel 50 wordt in plaats van ,,aanklachten" gelezen ,,maatregelen van tucht"; de punt aan het slot wordt vervangen door ,, , met uitzondering van artikel 37, derde lid.".

XLII. In artikel 51 wordt na ,,belanghebbende" ingevoegd ,,geheel of gedeeltelijk".

XLIII. In artikel 52 onder *b* wordt ,,een" vervangen door ,,de voorgeschreven,", wordt in plaats van ,,geldig certificaat van deugdelijkheid" gelezen ,,geldige, certificaten" en wordt ,,is" vervangen door ,,zijn";

de onderdeelen *a* en *b* worden verwisseld; de puntkomma na onderdeel *a* (oud) wordt vervangen door een punt, de punt na onderdeel *b* (oud) door een puntkomma; het onderdeel *a* wordt *b*, het onderdeel *b* wordt *a*.

XLIV. In artikel 53 wordt in plaats van ,,wanneer een" gelezen ,,wanneer de voorgeschreven"; wordt in plaats van ,,geldig certificaat van deugdelijkheid" gelezen ,,geldige certificaten", en wordt ,,is" vervangen door ,,zijn".

XLV. In artikel 54 vervalt de dubbele punt en de letter *a*, alsmede het onderdeel *b*; in plaats van ,,het geldig certificaat van deugdelijkheid" wordt gelezen ,,de voorgeschreven geldige certificaten, bedoeld in artikel 3,", en in plaats van ,,dat stuk" ,,die stukken"; de puntkomma aan het einde van het bestaand onderdeel *a* wordt vervangen door een punt.

XLVI. In artikel 54*bis* worden de volgende wijzigingen aangebracht:

het onderdeel *a* wordt gelezen als volgt:

,,*a*. de kapitein, wiens schip gedurende de reis een geringer vrijboord heeft, dan wel hoogeren deklast voert, dan blijkens het veiligheidscertificaat, het certificaat van uitwatering of dat voor de houtvaart geoorloofd is;";

onder *b* wordt in plaats van ,,vierde" gelezen ,,derde", en wordt de punt vervangen door een puntkomma;

twee nieuwe onderdeelen worden toegevoegd, luidende:

,,*c*. de kapitein, die de voorwaarden, onder welke de vergunning, bedoeld in artikel 2*bis* is verleend, niet nakomt;

d. de kapitein, die een der voorschriften van artikel 9, eerste lid onder *e*, *f* en *g* overtreedt."

XLVII. In artikel 55 wordt in plaats van „dieper te laden dan blijkens het certificaat van uitwatering" gelezen „een geringer vrijboord te doen hebben dan blijkens de betreffende certificaten", en wordt in plaats van „vierde" gelezen „derde".

XLVIII. In artikel 56 wordt „een maand" vervangen door „eene maand", wordt na „artikelen" ingevoegd „4,", en wordt in plaats van „9, eerste en derde" gelezen „9, eerste lid onder *a*, *b*, *c*, *d*, *h* en *i*, en tweede".

XLIX. In artikel 60 wordt „niet overlegt" vervangen door „niet, niet tijdig of niet in den staat, waarin zij zich ten tijde van de opvordering bevonden, overlegt".

L. De eerste zinsnede van artikel 63 wordt genummerd „1."; hierin wordt in plaats van „overtredingen van deze wet" gelezen „feiten, bij of krachtens deze wet strafbaar gesteld"; wordt achter „gemeentepolitie," toegevoegd „de ambtenaren der invoerrechten en accijnzen,"; vervallen de woorden „Nederlandsche koloniale", en wordt „koloniale overheid" vervangen door „overheid in Nederlandsch-Indië, Suriname of Curaçao";

de tweede zinsnede van het artikel wordt genummerd „2." en wordt aldus gelezen:

„2. De door eenen Nederlandschen consulairen ambtenaar of eenen, in het vorige lid bedoelden, ambtenaar in Nederlandsch-Indië, Suriname of Curaçao opgemaakte processen-verbaal gelden als wettig bewijsmiddel der door hen geconstateerde daarin omschreven strafbare feiten, mits zij bevestigd worden door zijnen daarin opgenomen schriftelijken eed (belofte).";

aan het artikel wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

„3. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde ambtenaren zijn te allen tijde bevoegd om al datgene, wat dienen kan tot het bewijs van het strafbaar gestelde feit, in beslag te nemen en de uitlevering daarvan, ter inbeslagneming, te vorderen."

LI. In het eerste lid van artikel 64 wordt in plaats van „den plaatsvervangenden voorzitter" gelezen „de plaatsvervangende voorzitters".

LII. In het eerste lid van artikel 67 wordt in plaats van „den diepgang" gelezen „de uitwatering, de radio-telegrafie en de passagiersschepen";

in het derde lid van het artikel wordt „aanvulling" vervangen door „aanwijzing".

LIII. In artikel 68 wordt na „ook" ingevoegd „ten spoedigste".

LIV. Het tweede lid van artikel 69 wordt gelezen:

„2. De ambtenaar geeft van elke aanhouding zoo spoedig mogelijk kennis aan zijnen onmiddellijken chef, die daarvan terstond mededeeling doet aan het hoofd van de scheepvaartinspectie, aan den vertegenwoordiger of gemachtigde van den eigenaar, aan den kapitein van het schip en aan den dichtstbij gevestigden consulairen ambtenaar van het land, waartoe het schip door zijne nationaliteit behoort. Hij licht hen in omtrent alle omstandigheden, als gevolg waarvan de aanhouding noodig werd geacht. Het hoofd van de scheepvaartinspectie geeft zoo noodig rechtstreeks bericht aan den eigenaar.".

LV. Artikel 70 wordt gelezen als volgt:

„1. Indien een schip van Nederlandsche nationaliteit, dat krachtens artikel 2 van de toepassing van deze wet is uitgezonderd, door eene scheepsramp wordt getroffen, wordt naar de oorzaken daarvan een onderzoek ingesteld. Deze bepaling is mede van toepassing op vaartuigen in dienst van het Rijk, geene zeeschepen zijnde, en op schepen van vreemde nationaliteit, indien de scheepsramp heeft plaats gehad op of in de nabijheid van de Nederlandsche kust of in de Nederlandsche zeegaten en havens met hunne toegangen naar zee.

2. Bij een onderzoek, als in het eerste lid bedoeld, worden de bepalingen van Hoofdstuk IV in acht genomen, met uitzondering van die, vervat in de artikelen 34 tot en met 41.".

LVI. Artikel 72 wordt gelezen als volgt:

„Alle ten gevolge van deze wet opgemaakte stukken en beschikkingen worden kosteloos uitgereikt.".

LVII. In artikel 73 wordt in plaats van „koloniën en bezittingen in andere werelddeelen" gelezen „Nederlandsch-Indië, Suriname en Curaçao".

Artikel 2.

De Scheepvaart(Verdrags-)wet (wet van 5 April 1919, *Staatsblad* n°. 151) wordt ingetrokken.

Artikel 3.

De Schepenwet zal op Onzen last, met inachtneming van de daarin gebrachte wijzigingen, door plaatsing in het *Staatsblad* algemeen bekend worden gemaakt.

Artikel 4.

Deze wet treedt in werking op een door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's-Gravenhage, den 31sten December 1931.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat,
P. J. REYMER.

Uitgegeven den *twintigsten* Januari 1932.

De Minister van Justitie,
J. DONNER.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953  N°. 96

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 8, waarbij wordt afgekondigd de wet van den 31sten December 1936, tot wijziging van de Schepenwet (Staatsblad 1936, no. 526).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

(N°. 526.) ***WET*** *van den 31sten December 1936, tot wijziging van de Schepenwet.*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is de Schepenwet (wet van den 1sten Juli 1909, *Staatsblad* no. 219, het laatst gewijzigd bij de wet van den 31sten December 1931, *Staatsblad* no. 587), nader te wijzigen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel I.

Na artikel 4*bis* der Schepenwet wordt ingevoegd een artikel 4*ter*, luidende:

,,1. De ondernemer of diens gevolmachtigde bedoeld in artikel 13 van de Landverhuizingswet, is verplicht telkens als een schip gereed is om eene reis met in Nederland ingescheepte landverhuizers te ondernemen, hiervan tijdig kennis te geven aan het hoofd van het district, waarbinnen het schip zich bevindt.

2. Voor schepen, varende in vaste passagierslijnen met tenminste één afvaart in de maand, kan worden volstaan met het inzenden van vaartabellen, mits er tijdig kennis van gegeven wordt, wanneer hierin verandering wordt gebracht."

Artikel II.

Artikel 5, eerste lid, wordt aangevuld met:

,,*e.* aan welke eischen de inrichting van de verblijven van landverhuizers aan boord en de inrichting van de voor hen bestemde ziekenverblijven moeten voldoen;

f. al hetgeen in het belang van de veiligheid, de gezondheid, de zedelijkheid en de verpleging van landverhuizers wordt vereischt."

Artikel III.

In artikel 23, tweede lid, worden de eerste twee volzinnen gelezen als volgt:

,,2. De Raad bestaat uit een voorzitter en twee gewone leden. De gewone leden zijn een zeeofficier of oud-zeeofficier en een kapitein of oud-kapitein ter koopvaardij."

Artikel IV.

In artikel 26, derde lid, wordt in plaats van ,,vijf leden" gelezen ,,drie leden".

Artikel V.

Aan artikel 43 wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

,,5. Voor zijn verrichtingen ingevolge dit artikel ontvangt de deurwaarder een vergoeding overeenkomstig bij algemeenen maatregel van bestuur te stellen regelen."

Artikel VI.

Na artikel 54*bis* wordt ingevoegd een artikel 54*ter*, luidende:

,,Met hechtenis van ten hoogste zes maanden of geldboete van ten hoogste zeshonderd gulden wordt gestraft de ondernemer of diens gevolmachtigde, bedoeld in artikel 13 van de Landverhuizingswet, die verzuimt tijdig de mededeeling te doen, bedoeld in artikel 4*ter*."

Artikel VII.

Na artikel 67 wordt ingevoegd een artikel 67*bis*, luidende:

,,De bij of krachtens deze wet uitgevaardigde bepalingen betreffende de uitwatering, de radio-telegrafie en de passagiersschepen, het bepaalde in de artikelen 4, onder *b*, *h* en *l*, 4*ter*, 5, eerste lid, onder *b*, *e* en *f*, 12, 15, 16, tweede lid, 17, eerste, tweede en vierde lid, 18, 19, 20, 21, 22 en 72 en het bepaalde in de naar aanleiding daarvan vastgestelde algemeene maatregelen van bestuur, alsmede de desbetreffende strafbepalingen zijn mede van toepassing op een schip van vreemde nationaliteit, hetwelk in eene Nederlandsche haven landverhuizers inscheept, tenzij het schip valt onder de uitzondering, bedoeld in

het tweede lid van artikel 67 en door den kapitein vóór het vertrek van het schip op vordering van den ambtenaar van de Scheepvaartinspectie wordt overgelegd een bewijsstuk, waaruit tot genoegen van dien ambtenaar blijkt, dat ten aanzien van het schip wordt voldaan aan de voorschriften, welke in het eigen land van kracht zijn."

Artikel VIII.

In artikel 67, eerste lid, elfden regel, worden tusschen de woorden ,,haven" en ,,eene reis" ingevoegd de woorden ,, , zonder dat het aldaar landverhuizers inscheept," en worden in het tweede lid de woorden ,,dat niet ingevolge de artikelen 2 of 2*bis* onder de bepalingen van deze wet valt, waarmede uit eene Nederlandsche haven eene reis zal worden ondernomen" vervangen door de woorden: ,,als in het eerste lid bedoeld".

Artikel IX.

Deze wet treedt in werking op een nader door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's-Gravenhage, den 31sten December 1936.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat,
VAN LIDTH DE JEUDE.

Uitgegeven den *negentienden* Januari 1937.

De Minister van Justitie,
VAN SCHAIK.

[illegible] Scheepvaartinspectie [illegible]

[illegible]

In artikel 67, eerste lid, [illegible]

Artikel IX.

[illegible] wet treedt in werking op een door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle Ministeriële Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

[illegible]

De Minister van Waterstaat,

[illegible]

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953  N°. 97

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 9, waarbij wordt afgekondigd de wet van 1 Maart 1946, tot wijziging van de Schepenwet (Staatsblad 1946, no. G 43).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

(No. G 43.) *WET van 1 Maart 1946, tot wijziging van de schepenwet.*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is de Schepenwet (wet van 1 Juli 1909, *Staatsblad* n°. 219, het laatst gewijzigd bij de wet van 31 December 1936, *Staatsblad* n°. 526) nader te wijzigen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel I.

Aan artikel 16 wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

,,4. Indien Onze Minister in geval van oorlogsgevaar van oordeel is, dat de vaart te groote gevaren oplevert, kan hij een schip door een ambtenaar van de scheepvaartinspectie doen aanhouden.''

Artikel II.

In artikel 17, lid 4, worden de woorden ,,eerste of tweede lid'' vervangen door ,,eerste, tweede of vierde lid''.

Artikel III.

Aan artikel 18 wordt een nieuw lid 2 toegevoegd, luidende:

,,2. Van een aanhouding krachtens het bepaalde in artikel 16, lid 4, kan geen beroep worden ingesteld.''

Lid 2 wordt lid 3.

Zie voor de behandeling in de Staten-Generaal:

Bijl.: Hand. II 39/40, 326; Hand. II 39/40, bladz. 1537;

Bijl.: Hand. I 39/40, 326; Hand. I 45/46, bladz. 32.

Artikel IV.

Deze wet treedt in werking met ingang van den dag na dien harer afkondiging.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's-Gravenhage, den 1sten Maart 1946.

WILHELMINA.

De Minister van Scheepvaart a.i.,
DE BOOY.

Uitgegeven den *negen en twintigsten* Maart 1946.

De Minister van Justitie,
KOLFSCHOTEN.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953



N°. 98

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 10, waarbij wordt afgekondigd de wet van 31 December 1952, houdende nadere wijziging van de Schepenwet (Staatsblad 1952, no. 678).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande wet:

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is de Schepenwet (Wet van 1 Juli 1909, *Stb.* 219, het laatst gewijzigd bij de Wet van 19 Juli 1950, *Stb.* K. 300), in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948, goedgekeurd bij de Wet van 22 December 1949 (*Stb.* J. 586), alsmede enige verdere wijzigingen in de Schepenwet aan te brengen;

Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel I

De Schepenwet wordt gewijzigd als volgt:

1

In artikel 1, eerste lid, worden na „*Onze Minister*" de woorden „Onze Minister met de uitvoering van deze wet belast" vervangen door: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;.

2

In artikel 1, na „*passagiers*", worden de woorden „allen, die tegen vergoeding aan boord worden vervoerd" vervangen door: alle personen aan boord, met uitzondering van:

1°. de kapitein en de schepelingen;

2°. andere personen, die in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn;

Zie voor de behandeling in de Staten-Generaal:
Bijl. Hand. II 52/53, 2871; Hand. II 52/53, bladz. 3407;
Bijl. Hand. I 52/53, 2871; Hand. I 52/53, bladz. 3015.

3°. kinderen, die op de dag van inscheping de leeftijd van een jaar nog niet hebben bereikt.

3

In artikel 2, eerste lid, wordt het onder *a* bepaalde gelezen: schepen in openbare dienst van het Rijk en troepentransportschepen;.

4

In artikel 2 wordt het onder *d* bepaalde gelezen: pleiziervaartuigen, welke uitsluitend als zodanig worden gebezigd, voorzover zij geen passagiers tegen vergoeding vervoeren;.

5

In artikel 2 wordt het onder *g* bepaalde gelezen: schepen, welke varen met een Surinaamse zeebrief.

6

In artikel 2*bis* wordt inplaats van „krachtens de in Nederlandsch-Indië of Suriname geldende bepalingen" gelezen: krachtens de in Suriname geldende bepalingen.

7

De laatste zin van artikel 2*bis* vervalt.

8

In artikel 3, eerste lid, wordt het onder *d* bepaalde gelezen: een radiotelegrafie-veiligheidscertificaat, een radiotelefonieveiligheidscertificaat, een uitrustingscertificaat, een certificaat voor de houtvaart, een certificaat voor veevervoer of een certificaat van vrijstelling voor de bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen schepen.

9

1. In artikel 4 wordt het onder *g* bepaalde gelezen: de radiotelegraaf- en radiotelefooninrichting bedrijfsklaar zijn;.

10

In artikel 4 wordt de letter van het onder *l* bepaalde gewijzigd in een *o*; het onder *o* bepaalde wordt gelezen: — indien het schip een passagiersschip is — niet meer passagiers zijn ingescheept dan blijkens het veiligheidscertificaat geoorloofd is, de alarmrol bekend is gemaakt, de voorgeschreven appèls zijn gehouden en op duidelijke wijze de nodige aanwijzingen zijn aangebracht betreffende de plaatsen, waar de reddingmiddelen zijn opgeborgen of geplaatst, hoe deze plaatsen zijn te bereiken en hoe de reddingmiddelen moeten worden gebruikt;.

11

Vóór het aldus onder *o* bepaalde wordt ingevoegd:

l. de voorgeschreven stabiliteitsgegevens aan boord zijn;

m. de met betrekking tot oorlog of oorlogsgevaar gegeven voorschriften in acht zijn genomen;

n. de met betrekking tot het vervoer van vee gegeven voorschriften in acht zijn genomen.

12

In artikel 5, eerste lid, onder *c*, wordt in plaats van „vrijboord" gelezen: minimum vrijboord.

13

Het vierde lid van artikel 6 wordt gelezen: Voor het onderzoek van schepen en voor verdere werkzaamheden, nodig voor de afgifte van certificaten, worden naar een door Onze Minister te stellen tarief kosten berekend, voorzover dat onderzoek en die werkzaamheden niet door een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux zijn verricht.

14

Het vijfde lid van artikel 6 vervalt.

15

In artikel 8, eerste lid, wordt inplaats van „ambtenaren in Nederlandsch-Indië of Suriname" gelezen: ambtenaren in Suriname.

16

In artikel 9, eerste lid, onder *f*, wordt na het woord „schepen" ingevoegd: en vliegtuigen.

17

In artikel 9 wordt de punt aan het slot van het eerste lid vervangen door een punt-komma, waarna wordt toegevoegd:

k. zorg te dragen, dat de met betrekking tot oorlog of oorlogsgevaar gegeven voorschriften worden nageleefd;

l. zorg te dragen, dat de met betrekking tot het vervoer van vee gegeven voorschriften worden nageleefd.

18

In artikel 26, derde lid, wordt een komma geplaatst na het woord „machinist" en wordt inplaats van „of radiotelegrafist" gelezen: radiotelegrafist of radiotelefonist.

19

In artikel 26*bis*, derde lid, wordt een komma geplaatst na het woord „machinist" en wordt inplaats van „of radiotelegrafist" gelezen: „radiotelegrafist of radiotelefonist.

20

In artikel 27, derde lid, vervallen de woorden „of onder een artikel van soortgelijke strekking van eene Nederlandsch-Indische algemeene verordening".

21

In artikel 28, derde lid, wordt inplaats van „ambtenaren in Nederlandsch-Indië of Suriname" gelezen: ambtenaren in Suriname.

22

Het opschrift van Hoofdstuk IV, § 2, wordt gelezen: *Ongeschiktheid van kapiteins, stuurlieden, machinisten, radiotelegrafisten of radiotelefonisten.*

23

In artikel 34 wordt telkens na de woorden „machinist" of „machinisten" een komma geplaatst en wordt telkens inplaats van „of radiotelegrafist" onderscheidenlijk „of radiotelegrafisten" gelezen: „radiotelegrafist of radiotelefonist" onderscheidenlijk „radiotelegrafisten of radiotelefonisten".

24

In artikel 36, eerste lid, wordt na de woorden „machinisten" en „machinist" een komma geplaatst en wordt inplaats van „of radiotelegrafisten" en „of radiotelegrafist" gelezen: „radiotelegrafisten of radiotelefonisten" onderscheidenlijk „radiotelegrafist of radiotelefonist".

25

In artikel 48 wordt telkens na het woord „machinist" een komma geplaatst en wordt telkens inplaats van „of radiotelegrafist" gelezen: radiotelegrafist of radiotelefonist.

26

In artikel 49, derde lid, wordt inplaats van „in Nederlandsch-Indië of Suriname" gelezen: in Suriname.

27

In artikel 54*bis*, onder *d*, wordt inplaats van „artikel 9, eerste lid onder *e*, *f* en *g*" gelezen: artikel 9, eerste lid onder *e*, *f*, *g*, *k* of *l*.

28

In artikel 63 wordt telkens inplaats van „in Nederlandsch-Indië, Suriname of de Nederlandse Antillen" gelezen: in Suriname of de Nederlandse Antillen.

29

In artikel 67, eerste lid, wordt inplaats van „de radio-telegrafie en de passagiersschepen" gelezen: de radio-telegrafie en -telefonie, de passagiersschepen en het vervoer van vee.

30

In artikel 70, eerste lid, wordt in plaats van „in dienst van het Rijk" gelezen: „in openbare dienst van het Rijk" en wordt aan het slot na het woord „zee" ingevoegd: dan wel op of in de nabijheid van de kust van de Nederlandse Antillen of in een haven van dat Rijksdeel.

Artikel II

Deze wet treedt in werking met ingang van een door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministeriële Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te Sankt Anton, 31 December 1952.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. ALGERA.

De Minister voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen,

W. J. A. KERNKAMP.

Uitgegeven de *drie en twintigste* Januari 1953.

De Minister van Justitie,

L. A. DONKER.

In artikel 63 wordt telkens inplaats van „in Nederlandsch-Indië, Suriname of de Nederlandse Antillen" gelezen: in Suriname of de Nederlandse Antillen.

29

In artikel 67, eerste lid, wordt inplaats van „de radio-telegrafie en de passagiersschepen" gelezen: de radio-telegrafie en -telefonie, de passagiersschepen en het vervoer van vee.

30

In artikel 70, eerste lid, wordt in plaats van „in dienst van het Rijk" gelezen: „in openbare dienst van het Rijk" en wordt aan het slot na het woord „zee" ingevoegd: dan wel op of in de nabijheid van de kust van de Nederlandse Antillen of in een haven van dat Rijksdeel.

Artikel II.

Deze wet treedt in werking met ingang van een door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle Ministeriële Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te Sankt Anton, 31 December 1952.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. ALGERA.

De Minister voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen,

W. J. A. KERNKAMP.

Uitgegeven de zesentwintigste Januari 1953.

De Minister van Justitie,

L. A. DONKER.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953  N°. 99

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 11, bepalende de opneming in het Publicatieblad van het Koninklijk Besluit van 12 Februari 1952, houdende aanwijzing van de krachtens de Schepenwet erkende particuliere onderzoekingsbureaux.*

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Gelezen:

de brief dd. 5 December 1952 no. 35421/821 Doss. 1784, Afdeling Suriname en Nederlandse Antillen, van de heer Minister voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen;

HEEFT GOEDGEVONDEN:

Te bepalen, dat het Koninklijk Besluit van 12 Februari 1952, houdende aanwijzing van de krachtens de Schepenwet erkende particuliere onderzoekingsbureaux (Staatsblad no. 69) nevens dit besluit in het Publicatieblad zal worden bekendgemaakt.

Willemstad, de 25ste Juni 1953.

De Gouverneur voornoemd,

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.

De wnd. Gouvernements-Secretaris,

BOOMGAART.

BESLUIT *van 12 Februari 1952, houdende aanwijzing van de krachtens de Schepenwet erkende particuliere onderzoekingsbureaux.*

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, enz., enz., enz.

Gelet op artikel 7, lid 1, van het Schepenbesluit;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 Februari 1952, No. 315292 Z/121/121/2 Directoraat-Generaal van Scheepvaart;

Hebben goedgevonden en verstaan:

met ingang van 1 Maart 1952:

1e. in te trekken het Koninklijk besluit van 28 October 1943 (Staatsblad No. D 41);

2e. aan te wijzen als door Ons krachtens de Schepenwet erkende particuliere onderzoekingsbureaux:

a. Lloyd's Register of Shipping, united with The British Corporation Register, te Londen;

b. Bureau Veritas, Régistre International de classification des navires, te Parijs;

c. Det Norske Veritas, te Oslo;

d. The American Bureau of Shipping, te New York;

e. Germanischer Lloyd, te Berlijn.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Soestdijk, 12 Februari 1952.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. H. WEMMERS.

Uitgegeven de veertiende Maart 1952.

De Minister van Justitie,
H. MULDERIJE.

1953 N° 100

PUBLICATIEBLAD

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

A°. 1953



N°. 100

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 12, waarbij wordt afgekondigd het Besluit van den 17den December 1932, tot vaststelling van een Algemeenen Maatregel van Bestuur als bedoeld in artikel 10 van de Schepenwet (Staatsblad 1932, no. 620).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande algemene maatregel van bestuur:

(N°. 620.) *BESLUIT van den 17den December 1932, tot vaststelling van een Algemeenen Maatregel van Bestuur als bedoeld in artikel 10 van de Schepenwet.*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van Onzen Minister van Waterstaat van 7 December 1932, La. F.F., afdeeling Vervoer en Mijnwezen;

Den Raad van State gehoord (advies van 13 December 1932, n°. 36);

Gezien het nader rapport van Onzen voornoemden Minister van 15 December 1932, La. G.G., afdeeling Vervoer- en Mijnwezen;

Gelet op artikel 10 van de Schepenwet;

Hebben goedgevonden en verstaan:

met ingang van den dag, waarop de wet van den 31sten December 1931 (*Staatsblad* n°, 587) in werking treedt, met intrekking van het Koninklijk besluit van den 22sten September 1909 (*Staatsblad* n°. 316), het laatst gewijzigd bij het Koninklijk besluit van den 21sten December 1928 (*Staatsblad* n°. 494) vast te stellen de navolgende instuctie voor de in artikel 10 der Schepenwet bedoelde ambtenaren.

Artikel 1.

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder „Onzen Minister", Onze Minister met de uitvoering van de Schepenwet belast.

Artikel 2.

1. De ambtenaren van de scheepvaartinspectie dragen den titel van inspecteur generaal, inspecteur, adjunct-inspecteur, expert, adjunct-expert, scheepsbouwkundig adviseur en scheepsbouwkundig ingenieur.

2. De inspecteur generaal, verder genoemd hoofd van de scheepvaartinspectie, is verantwoordelijk voor en belast met de algemeene leiding van den dienst der scheepvaartinspectie, onder de bevelen van Onzen Minister.

3. De scheepsbouwkundig adviseur, de scheepsbouwkundig ingenieur en de door Ons, krachtens artikel 10, lid 2, der Schepenwet ter beschikking gestelde ambtenaren van andere diensttakken, zijn rechtstreeks werkzaam onder de bevelen van het hoofd van de scheepvaartinspectie.

Aan het hoofd van de scheepvaartinspectie worden overigens de noodige ambtenaren toegevoegd.

4. Het hoofd van de scheepvaartinspectie, de aan dezen toegevoegde ambtenaren, de scheepsbouwkundig adviseur en de scheepsbouwkundig ingenieur hebben hunne standplaats te *'s-Gravenhage*.

5. Onze Minister wijst elken ambtenaar van de scheepvaartinspectie, met uitzondering van die in het vorige lid genoemd, eene standplaats aan.

Artikel 3.

1. De ambtskring van het hoofd van de scheepvaartinspectie en de aan dezen toegevoegde ambtenaren omvat het geheele Rijk.

2. Onze Minister wijst elken ambtenaar van de scheepvaartinspectie, met uitzondering van het hoofd van de scheepvaartinspectie en de aan dezen toegevoegde ambtenaren, het onder zijn ambtskring vallende district of de onder zijn ambtskring vallende districten aan.

3. De bemoeiingen van de in het vorige lid bedoelde ambtenaren strekken zich uit over alle schepen, welke in het hun aangewezen district of de hun aangewezen districten thuis behooren of zich aldaar bevinden.

4. De in artikel 10 van de Schepenwet bedoelde ambtenaren bezitten eene algemeene bevoegdheid tot het uitoefenen van toezicht en tot het opsporen van overtredingen van de Schepenwet en van hare uitvoeringsbepalingen, die van de scheepvaartinspectie mede tot het uitvoeren van artikel 16 der Schepenwet,

ten aanzien van alle schepen, waar deze zich ook bevinden, hetzij in het binnenland, hetzij in het buitenland.

5. Ten aanzien van schepen, welke zich in het buitenland bevinden, geschiedt het uitoefenen van toezicht en het opsporen van overtredingen van de Schepenwet en van hare uitvoeringsbepalingen, zoomede de uitvoering van artikel 16 dier wet, door het hoofd van de scheepvaartinspectie of, ingevolge diens bijzondere opdracht, door de ambtenaren van de scheepvaartinspectie of, met uitzondering van de uitvoering van artikel 16 bovengenoemd, door de krachtens artikel 10, lid 2, van de Schepenwet ter beschikking gestelde ambtenaren.

Artikel 4.

De ambtenaren van de scheepvaartinspectie leggen bij de aanvaarding hunner bediening in handen van Onzen Commissaris in de provincie, waarin hunne standplaats is gelegen, den eed of de belofte af, dat zij de plichten hunner bediening getrouw zullen vervullen.

Artikel 5.

1. Behoudens het bepaalde in artikel 61, lid 3, van het Algemeen Rijksambtenarenreglement mogen de ambtenaren van de scheepvaartinspectie, tenzij met bijzondere schriftelijke vergunning van Onzen Minister:

a. geen particuliere betrekking waarnemen, onder welke benaming of van welken aard ook, en

b. geen opdracht aanvaarden tot het verrichten van werkzaamheden ten behoeve van derden.

2. De in artikel 10 van de Schepenwet bedoelde ambtenaren mogen rechtstreeks noch middellijk deelnemen aan scheepvaart- of aanverwante ondernemingen.

Artikel 6.

1. Voor het toezicht, met uitzondering van dat op de zeevisschersvaartuigen, welke thuis behooren in *Noord-Holland*, behalve de eilanden *Vlieland* en *Terschelling*, *Zuid-Holland*, *Zeeland* en *Noord-Brabant*, worden drie districten gevormd, onderscheidenlijk omvattende:

1°. *Noord-Holland*, behalve de eilanden *Vlieland* en *Terschelling*, *Zuid-Holland benoorden* de spoorlijn *Leiden—Utrecht* en *Utrecht*;

2°. *Zuid-Holland bezuiden* de spoorlijn *Leiden—Utrecht, Zeeland, Noord-Brabant, Limburg* en *Gelderland* met uitzondering van de Zuiderzeeplaatsen;

3°. *Groningen, Friesland, Drenthe* en *Overijssel*, de Zuiderzeeplaatsen in *Gelderland*, benevens de eilanden *Vlieland* en *Terschelling*.

2. Voor het toezicht op de zeevisschersvaartuigen, welke thuis behooren in *Noord-Holland*, behalve de eilanden *Vlieland* en *Terschelling, Zuid-Holland, Zeeland* en *Noord-Brabant*, wordt een afzonderlijk — vierde — district gevormd.

3. Het hoofd van de scheepvaartinspectie is bevoegd in bijzondere gevallen:

a. aan ambtenaren van het eerste, tweede en derde district het toezicht op te dragen op tot het vierde district behoorende visschersvaartuigen in plaatsen, binnen het district, waarin hunne standplaats is gelegen;

b. aan ambtenaren van het vierde district het toezicht op te dragen op schepen, geen visschersvaartuigen zijnde, in dat van de onder *a* bedoelde districten, waarin hunne standplaats is gelegen.

Artikel 7.

1. Het toezicht wordt uitgeoefend onder leiding van een door Onzen Minister, voor elk district aangewezen ambtenaar van de scheepvaartinspectie (districtshoofd), onder wiens bevelen de andere ambtenaren van het district werkzaam zijn.

2. Bij ontstentenis van het districtshoofd wordt deze door een door Onzen Minister aangewezen ambtenaar vervangen.

3. Het districtshoofd verricht zijne taak onder de bevelen van het hoofd van de scheepvaartinspectie.

Artikel 8.

Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan, wanneer in bijzondere omstandigheden de belangen van den dienst dit vorderen, aan de ambtenaren werkzaamheden opdragen in een ander district dan waarin zij bevoegd zijn, dan wel aan hem toegevoegde ambtenaren in een der districten werkzaamheden doen verrichten, of deze ambtenaren ter beschikking van het districtshoofd stellen.

Artikel 9.

1. De ambtenaren van de scheepvaartinspectie houden doorloopend toezicht op den toestand, waarin de schepen, waarover hunne bevoegdheid zich uitstrekt, zich bevinden, op hunne uitrusting, belading en bemanning, in zooverre het toezicht op deze zaken bij en krachtens de Schepenwet is voorgeschreven.

2. Voor de uitoefening van het in het vorige lid bedoelde toezicht begeven zij zich op ongezette tijden aan boord der aan het toezicht onderworpen schepen en op de werven en in de dokken, waar deze schepen zich bevinden.

3. Zij overtuigen zich of de schepen op merkbare wijze in sterkte zijn achteruitgegaan, dan wel schade hebben beloopen en of herstellingen op afdoende wijze en met deugdelijk materiaal worden en zijn verricht.

4. Zij overtuigen zich of is of zal worden voldaan aan de voorschriften, in artikel 4 der Schepenwet bedoeld of krachtens artikel 5 dier wet gesteld of gegeven.

5. Zij zijn bevoegd zich alle in het Schepenbesluit genoemde voorwerpen te doen vertoonen, inzage te nemen van de dagboeken, van de registers van waarnemingen betreffende kompassen en tijdmeters, van de certificaten en bewijzen, afgegeven bij het onderzoeken van lantaarns, instrumenten, enz. en in het algemeen van alle bescheiden, welke kunnen dienen om te beoordeelen, of de voorschriften worden nageleefd.

6. Ter juiste beoordeeling en toepassing van het voorkomende in Hoofdstuk IV van het Schepenbesluit zal zoo noodig, en meer in het bijzonder op scheepsbouwkundig gebied, het advies van den scheepsbouwkundig adviseur of van diens vervanger worden ingewonnen.

7. In geval van twijfel of de voorschriften van de artikelen 71, 72 en 75 van het Schepenbesluit behoorlijk worden nageleefd, wordt door hen de voorlichting ingeroepen van den Directeur van eene der Filiaalinrichtingen van het Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut of van personen, die door Onzen Minister zijn aangewezen als bevoegd om kompassen te controleeren.

8. Zij doen van tijd tot tijd de scheepsbooten te water brengen en brandbluschmiddelen en lensinrichtingen te werk stellen om zich van de goede werking te overtuigen.

9. De ambtenaren van andere diensttakken gedragen zich naar de in de leden 1 tot en met 5 gegeven voorschriften, met dien

verstande, dat zij hunne bemoeiingen slechts uitstrekken tot de werkzaamheden, waarvoor zij zijn aangewezen.

Artikel 10.

1. Bemerkt een ambtenaar, dat aan een of meer voorschriften niet is voldaan, dan maakt hij den kapitein hierop opmerkzaam.

2. Blijkt hem uit het ontvangen antwoord, dat het voornemen niet bestaat aan de opmerking gevolg te geven, is de tijd van vertrek van het schip zoo na op handen, dat wellicht de tijd hiervoor zal ontbreken, of ziet hij bij een nader bezoek, dat er nog geen gevolg aan gegeven is, dan handelt hij onverwijld overeenkomstig het bepaalde in artikel 15 van de Schepenwet door hiervan kennis te geven aan zijn onmiddellijken chef.

Artikel 11.

1. De ambtenaren zijn verplicht van alle belangrijke zaken, welke zich bij hunne inspecties voordoen, aanteekening te houden en daarvan geregeld mededeeling te doen aan hun onmiddellijken chef.

2. De districtshoofden zenden maandelijks een afschrift van hunne aanteekeningen en van die der onder hunne bevelen dienende ambtenaren aan het hoofd van de scheepvaartinspectie.

Artikel 12.

1. De districtshoofden zien toe op de nauwgezette plichtsbetrachting van de onder hunne bevelen gestelde ambtenaren.

2. Hiertoe begeven zij zich ook aan boord van de schepen, op de werven en in de dokken, waar zich onder toezicht staande schepen bevinden.

3. Door tusschenkomst van de onder hunne bevelen gestelde ambtenaren en door andere doeltreffende middelen zorgen zij steeds op de hoogte te blijven van den toestand van de schepen, welke zich binnen hun district bevinden.

4. Indien een schip uit hun district naar een ander wordt overgebracht, worden de van dit schip beschikbare gegevens aan het betrokken districtshoofd overgegeven, waarbij op bijzonderheden wordt gewezen.

Artikel 13.

Wanneer een districtshoofd van oordeel is, dat het noodig zal zijn een schip te dokken of op andere wijze droog te zetten,

geeft hij hiervan zoo tijdig mogelijk kennis aan den eigenaar en den kapitein, opdat dezen hiermede rekening kunnen houden bij het regelen der werkzaamheden.

Artikel 14.

Wanneer een districtshoofd verneemt, dat in de gevallen, bedoeld in artikel 10, 1ste lid, meeningsverschil bestaat tusschen den ambtenaar en den kapitein of den eigenaar, dan stelt hij zich op de hoogte en tracht overeenstemming te bereiken ten einde verdere moeilijkheden te voorkomen.

Artikel 15.

1. Wanneer een ambtenaar van de scheepvaartinspectie, die werkzaam is gesteld onder de bevelen van een districtshoofd, meent, dat gevaarlijke stoffen op ongeoorloofde wijze zijn geladen of dat door ondoelmatige belading de stabiliteit van het schip gevaar loopt, vraagt hij de machtiging van dat districtshoofd om de lading, geheel of gedeeltelijk te doen lossen, of om eene stabiliteitsproef te doen nemen. Het districtshoofd kan ook uit eigen beweging hiertoe overgaan.

2. Tot het nemen van eene stabiliteitsproef, hetzij met het ledige, hetzij met het geladen schip, zal intusschen niet worden overgegaan, voordat de scheepsbouwkundig adviseur of diens vervanger is geraadpleegd.

3. In de in het eerste lid bedoelde gevallen, zoomede in het geval, bedoeld in artikel 13, doet het districtshoofd onverwijld mededeeling aan het hoofd van de scheepvaartinspectie. Hierbij vermeldt hij tevens, of van de zijde van den eigenaar of van den kapitein tegen de lastgeving bezwaar is gemaakt. Is dit geschied, dan gaat hij niet tot de uitvoering over, voordat de beslissing van het hoofd van de scheepvaartinspectie is ontvangen, of voor het geval beroep is ingesteld, voordat omtrent dit beroep is beslist.

Artikel 16.

De districtshoofden zijn verplicht van alle voorvallen met betrekking tot het toezicht binnen hun district nauwkeurig aanteekening te houden of te doen houden in hiervoor aangelegde registers.

Artikel 17.

1. Jaarlijks vóór 1 Mei zendt het hoofd van de scheepvaartinspectie aan Onzen Minister een gedrukt verslag betreffende de werking en de toepassing van de wettelijke voorschriften en den gang van den dienst in de districten, aangevuld met statistische opgaven.

2. Telkenmale wanneer door het hoofd van de scheepvaartinspectie vrijstelling wordt verleend van het naleven van een of meer bepalingen van het Schepenbesluit, wordt daarvan door hem onder opgave der gronden aan Onzen Minister verslag uitgebracht.

Artikel 18.

1. De districtshoofden zijn gemachtigd om, voor zoover hun district betreft, binnenslands die reizen te doen, welke voor eene goede uitoefening van den dienst der scheepvaartinspectie noodzakelijk zijn.

2. De scheepsbouwkundig adviseur, de scheepsbouwkundig ingenieur en de ambtenaren van andere diensttakken zijn gemachtigd, de laatsten voor zoover den dienst der scheepvaartinspectie betreft, binnenslands die reizen te doen, welke voor de goede uitoefening van den hun opgedragen dienst noodzakelijk zijn.

3. Het hoofd van de scheepvaartinspectie kan de hem toegevoegde ambtenaren en de districtshoofden kunnen de onder hunne bevelen staande ambtenaren, indien noodzakelijk, machtigen tot een gelijk doel.

4. Voor reizen buiten *Nederland* voor den dienst der scheepvaartinspectie moet de toestemming van Onzen Minister of van het hoofd van de scheepvaartinspectie zijn verkregen.

Artikel 19.

1. Het hoofd van de scheepvaartinspectie en de districtshoofden behoeven voor elke afwezigheid van hunne standplaats, welke niet met den dienst in verband staat en langer dan acht dagen duurt, verlof van Onzen Minister.

2. Een districtshoofd is bevoegd aan de ambtenaren, onder zijne bevelen werkzaam, een verlof tot afwezigheid van ten hoogste vier dagen te verleenen, evenwel behoudens goedkeuring van het hoofd van de scheepvaartinspectie.

3. Het hoofd van de scheepvaartinspectie is bevoegd, met inachtneming van het bepaalde in lid 1, aan de ambtenaren van de scheepvaartinspectie verlof tot afwezigheid te verleenen en zelf verlof tot afwezigheid van ten hoogste acht dagen te nemen, dit laatste evenwel behoudens goedkeuring van Onzen Minister.

4. De aanvragen om verlof tot afwezigheid van de ambtenaren, onder de bevelen van een districtshoofd werkzaam, geschieden door diens tusschenkomst, die van de districtshoofden voor een langeren duur dan acht dagen, door tusschenkomst van het hoofd van de scheepvaartinspectie.

5. De verloven van de ambtenaren van andere diensttakken worden verleend volgens de bij die diensttakken geldende regelingen, nadat te voren het hoofd van de scheepvaartinspectie heeft verklaard uit hoofde van de belangen van den dienst der scheepvaartinspectie tegen een bepaald verlof geen bezwaar te hebben.

6. Bij afwezigheid van het hoofd van de scheepvaartinspectie zal de hem toegevoegde inspecteur als zijn vervanger optreden.

Artikel 20.

1. De ambtenaren, bedoeld in artikel 10 van de Schepenwet, doen, onverminderd het bepaalde bij de artikelen 157 en 159 van het Wetboek van Strafvordering, een afschrift van de door hen opgemaakte processen-verbaal — de ambtenaren onder de bevelen van een districtshoofd werkzaam, door diens tusschenkomst — toekomen aan het hoofd van de scheepvaartinspectie.

2. Op gelijke wijze wordt zoo mogelijk het gevolg, dat een proces-verbaal heeft gehad, ter kennis van het hoofd van de scheepvaartinspectie gebracht.

Artikel 21.

Bij de uitoefening van hun ambt zijn de ambtenaren, bedoeld in artikel 10 van de Schepenwet, steeds voorzien van eene hun door Onzen Minister af te geven legitimatiekaart.

Artikel 22.

De in artikel 81, onder *a* en *c*, van het Algemeen Rijksambtenarenreglement genoemde straffen kunnen door het hoofd van de scheepvaartinspectie worden opgelegd; die genoemd onder *j* en *k* van dat artikel worden opgelegd door het gezag, dat be-

voegd is tot benoeming tot het door den betrokkene bekleede ambt, en de overige in dat artikel genoemde straffen door Onzen Minister.

Onze Minister van Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan den Raad van State.

's-Gravenhage, den 17den December 1932.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat,
P. J. REYMER.

Uitgegeven den *zeven en twintigsten* December 1932.

De Minister van Justitie,
J. DONNER.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953



N°. 101

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 13, waarbij wordt afgekondigd het Besluit van 21 October 1952, houdende wijziging van het Koninklijk Besluit van 17 December 1932 Stbl. 620, tot vaststelling van een algemene maatregel van bestuur, als bedoeld in artikel 10 van de Schepenwet (Staatsblad 1952, no. 506).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande algemene maatregel van bestuur:

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat van 23 Januari 1951, no. 266.906/J., Directoraat-Generaal van Scheepvaart, en voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen en de Minister zonder Portefeuille L. Götzen van 28 Februari 1951, Afdeling Suriname en Nederlandse Antillen, no. 14;

Gelet op artikel 10 van de Schepenwet;

Overwegende, dat het in verband met de invoering van de wet van 19 Juli 1950 (*Stb.* K 300), houdende nadere wijziging van de Schepenwet, noodzakelijk is tevens wijzigingen aan te brengen in het Koninklijk besluit van 17 December 1932 (*Stb.* 620);

De Landsregering van de Nederlandse Antillen gehoord (advies van 9 Februari 1952, no. 10229/39);

De Raad van State gehoord (advies van 13 Maart 1951, no. 24);

Gezien het nader rapport van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat van 8 October 1952, no. 320.648/J/95/95/10, Directoraat-Generaal van Scheepvaart, en voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen van 13 October 1952, Afdeling Suriname en Nederlandse Antillen, no. 31191;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Koninklijk besluit van 17 December 1932, *Stb.* 620, wordt gewijzigd als volgt:

a. Na artikel 1 wordt een nieuw artikel 1*a* ingevoegd, luidende:

1. Het bepaalde in de artikelen 4, 5, eerste lid, 18, 19, 21 en 22 van dit besluit is niet van toepassing op de door de Gouverneur van de Nederlandse Antillen benoemde ambtenaren van de scheepvaart-

inspectie. De in die artikelen behandelde onderwerpen worden, voorzover het betreft de door de Gouverneur van de Nederlandse Antillen benoemde ambtenaren, geregeld bij Landsverordening;

2. De in de artikelen 2, vijfde lid, 3, tweede lid, en 7 omschreven aanwijzingen worden, voorzover het betreft de door de Gouverneur van de Nederlandse Antillen benoemde ambtenaren, gedaan door de Gouverneur van de Nederlandse Antillen;

b. In artikel 2 wordt telkens na „adviseur" ingevoegd: , scheepsbouwkundig hoofdingenieur.

c. In artikel 3, eerste lid, worden de woorden „het gehele Rijk" vervangen door: Nederland en de Nederlandse Antillen. Aan het eerste lid wordt aan het slot de volgende zin toegevoegd:

De door de Gouverneur van de Nederlandse Antillen benoemde ambtenaren zijn uitsluitend werkzaam in het gebied van de Nederlandse Antillen.

d. Artikel 6, eerste lid, wordt gelezen:

1. Voor het toezicht, met uitzondering van dat op de zeevisserSvaartuigen, welke thuisbehoren in Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant, worden vier districten gevormd, onderscheidenlijk omvattende:

1°. Noord-Holland, Zuid-Holland benoorden de spoorlijn Leiden—Utrecht, Utrecht, Noord-Brabant beoosten de spoorlijn 's-Hertogenbosch—Tilburg, Gelderland en Limburg;

2°. Zuid-Holland bezuiden de spoorlijn Leiden—Utrecht, Zeeland, Noord-Brabant bewesten de spoorlijn 's-Hertogenbosch—Tilburg;

3°. Groningen, Friesland, Drente en Overijssel;

4°. de Nederlandse Antillen.

e. Artikel 6, tweede lid, wordt gelezen:

2. Voor het toezicht op de zeevissersvaartuigen, welke thuisbehoren in Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant, wordt een afzonderlijk vijfde district gevormd.

f. In artikel 6, derde lid, wordt onder *a* en *b* „vierde" vervangen door „vijfde".

g. In artikel 8 worden na „aan de ambtenaren" toegevoegd de woorden „van de districten 1, 2, 3 en 5", terwijl „der" wordt vervangen door „dier".

h. Aan artikel 15 wordt een vierde lid toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid en de laatste zin van het derde lid, kan het districtshoofd in de Nederlandse Antillen nalaten de scheepsbouwkundig adviseur te raadplegen, onderscheidenlijk een beslissing van het hoofd van de scheepvaartinspectie

af te wachten, indien daardoor naar zijn mening ongewenst oponthoud zou ontstaan.

i. In artikel 18, tweede lid, wordt na „adviseur" ingevoegd: , de scheepsbouwkundig hoofdingenieur.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking tegelijkertijd met de wet van 19 Juli 1950, *Stb.* K 300.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Soestdijk, 21 October 1952.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. ALGERA.

De Minister voor Uniezaken
en Overzeese Rijksdelen,
W. J. A. KERNKAMP.

Uitgegeven de *achttiende* November 1952.

De Minister van Justitie,
L. A. DONKER.

[illegible] zover het betreft de door de Gouverneur van de [illegible]

2. De in de artikelen 2, vijfde lid, [illegible] aanwijzingen worden, voorzover het betreft de door de Gouverneur van de Nederlandse Antillen benoemde ambtenaren, gedaan door de [illegible]

b. In artikel 2 wordt telkens na „adviseur" ingevoegd: [illegible] bouwkundig hoofdingenieur.

[illegible] eerste lid wordt aan het slot de volgende zin toegevoegd:

De door de Gouverneur van de Nederlandse Antillen benoemde ambtenaren zijn uitsluitend werkzaam in het gebied van de Nederlandse Antillen.

d. Artikel 6, eerste lid, wordt gelezen:

1. Voor het toezicht, met uitzondering van dat op de zeevissersvaartuigen, welke thuisbehoren in Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant, worden vier districten gevormd, onderscheidenlijk omvattende:

1°. Noord-Holland, Zuid-Holland benoorden de spoorlijn Leiden—Utrecht, [illegible] Noord-Brabant benoorden de spoorlijn 's-Hertogenbosch—Tilburg, Gelderland en Limburg;

2°. [illegible] bezuiden de spoorlijn Leiden—Utrecht, Zeeland, [illegible] bezuiden de spoorlijn 's-Hertogenbosch—Tilburg;

3°. Groningen, Friesland, Drente en Overijsel;

4°. de Nederlandse Antillen.

e. Artikel 6, tweede lid, wordt gelezen:

2. Voor het toezicht op de zeevissersvaartuigen, welke thuisbehoren in Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant, wordt een afzonderlijk vijfde district gevormd.

f. In artikel 6, derde lid, wordt onder a en b „vierde" vervangen door „vijfde".

g. In artikel 8 worden na „aan de ambtenaren" toegevoegd de woorden „van de districten 1, 2, 3 en 5", terwijl „der" wordt vervangen door „dier".

h. Aan artikel 15 wordt een vierde lid toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid en de laatste zin van het derde lid, kan het districtshoofd in de Nederlandse Antillen nalaten de scheepsbouwkundig adviseur te raadplegen, onderscheidenlijk een beslissing van het hoofd van de scheepvaartinspectie

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A° 1953  N° 102

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 14, waarbij wordt afgekondigd het Besluit van den 17den December 1932, tot uitvoering van artikel 22 en van artikel 23, 8ste en 9de lid, der Schepenwet (Staatsblad 1932, no. 621).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande algemene maatregel van bestuur:

(N°. 621.) *BESLUIT van den 17den December 1932, tot uitvoering van artikel 22 en van artikel 23, 8ste en 9de lid, der Schepenwet.*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Overwegende, dat het ter uitvoering van artikel 22 en van artikel 23, 8ste en 9de lid, der Schepenwet noodig is:

1°. nadere regelen vast te stellen, bij de behandeling van bij den voorzitter van den Raad voor de scheepvaart ingestelde beroepen in acht te nemen;

2°. den werkkring en de bevoegdheden van den voorzitter, de leden en den secretaris van den Raad voor de scheepvaart, zoomede van hunne plaatsvervangers te regelen;

3°. den werkkring en de bevoegdheden te regelen van het hoofd en van andere ambtenaren van de scheepvaartinspectie in verband met hunnen arbeid bij den Raad voor de scheepvaart;

Op de voordracht van Onzen Minister van Waterstaat van 7 December 1932, La. E.E., afdeeling Vervoer- en Mijnwezen;

Den Raad van State gehoord (advies van 13 December 1932, n°. 35);

Gezien het nader rapport van Onzen Minister van Waterstaat van 15 December 1932, La. H.H., afdeeling Vervoer- en Mijnwezen;

Hebben goedgevonden en verstaan:

met ingang van den dag, waarop de Wet van 31 December 1931 (*Staatsblad* n°. 587) tot wijziging van de Schepenwet, in werking treedt,

a. in te trekken Ons besluit van den 5den October 1909 (*Staatsblad* n°. 333), gewijzigd bij Ons besluit van den 28sten September 1914 (*Staatsblad* n°. 465);

b. vast te stellen de ondervolgende regelen, als bedoeld bij artikel 22 en bij artikel 23, 8ste en 9de lid, der Schepenwet.

Artikel 1.

1. Het beroepschrift, bedoeld in artikel 21 der Schepenwet, moet bevatten den naam en de voornamen voluit, het beroep en de woonplaats van den appellant, moet door hem of zijn gemachtigde onderteekend zijn en moet inhouden de vermelding van een adres, waaraan voor hem bestemde exploiten kunnen worden beteekend of kennisgevingen kunnen worden toegezonden of bezorgd.

2. Het beroepschrift moet aangeboden of toegezonden worden aan den secretaris van den Raad voor de scheepvaart, die het, na daarop den datum van ontvangst te hebben vermeld, dadelijk doet toekomen aan den voorzitter van den Raad voor de scheepvaart of, bij diens ontstentenis, aan een der plaatsvervangende voorzitters.

Artikel 2.

1. De voorzitter bepaalt vervolgens plaats, dag en uur, waarop door hem de zaak zal worden behandeld en wijst tegelijkertijd de leden van den Raad aan, die hij daarbij zal raadplegen.

2. De secretaris is verplicht de plaats, den dag en het uur van de zitting mede te deelen aan den appellant, aan den ambtenaar of aan de commissie, van wiens of wier beslissing of voorschrift beroep is ingesteld, aan de voormelde leden van den Raad en aan het hoofd van de scheepvaartinspectie, indien deze niet is de ambtenaar, van wiens beslissing of voorschrift beroep is ingesteld.

3. Deze kennisgeving geschiedt aan den appellant, hetzij bij aangeteekenden brief, hetzij bij telegram; aan de overige personen en aan de commissie bij brief, telegram of telefoon.

Artikel 3.

Ter zitting is de secretaris van den Raad tegenwoordig en bij diens ontstentenis de plaatsvervangende secretaris of een door den voorzitter als secretaris aan te wijzen lid van den Raad.

Artikel 4.

De aan getuigen en deskundigen toegelegde schadeloosstellingen worden door den secretaris van den Raad uitbetaald uit

de gelden, welke hem tot dat einde ter goede rekening zullen worden gegeven.

Artikel 5.

1. De voorzitter, de gewone en buitengewone leden, de plaatsvervangende voorzitters, de plaatsvervangende leden, de secretaris en de plaatsvervangende secretaris van den Raad leggen alvorens zitting te nemen in handen van den Commissaris der Koningin in de provincie Noordholland de(n) navolgende(n) eed (belofte) af:

„Ik zweer (beloof), dat ik het ambt van (voorzitter, lid, enz.) van den Raad voor de scheepvaart overeenkomstig de voorschriften bij en krachtens de Schepenwet gegeven nauwgezet en onpartijdig zonder aanzien van personen zal waarnemen. Zoo waarlijk helpe mij God almachtig (Dit beloof ik).

2. Bij herbenoeming na eene periodieke aftreding wordt geene nieuwe eedsaflegging vereischt.

Artikel 6.

1. Wanneer een plaatsvervangende voorzitter, een gewoon, een buitengewoon of een plaatsvervangend lid, de secretaris of zijn plaatsvervanger zijne woonplaats verlaat, geeft hij daarvan zoowel als van zijne terugkomst kennis aan den voorzitter.

2. In geval van tijdelijke afwezigheid van den voorzitter doet deze gelijke kennisgeving aan de plaatsvervangende voorzitters en aan den secretaris of, bij diens ontstentenis, aan dengenen, die dezen vervangt.

Artikel 7.

1. De secretaris is verplicht registers te houden:

1°. van de bij den Raad in onderzoek zijnde zaken;

2°. van de bij den voorzitter van den Raad ingestelde beroepen,

in welke registers kortelijk worden vermeld alle zaken in den rang, waarop zij worden aangebracht.

2. Aan iedere zaak wordt een afzonderlijk nummer gegeven; in de registers wordt ook kortelijk aanteekening gehouden van al hetgeen verder in iedere zaak voorvalt.

3. De beide registers worden afzonderlijk en doorloopend genummerd.

4. Voorts bewaart de secretaris het archief van den Raad en van den voorzitter en is daarvoor persoonlijk aansprakelijk.

5. Van de uitgaande brieven worden door den secretaris afschriften aangehouden.

Artikel 8.

1. De zittingen worden belegd door den voorzitter of, bij diens ontstentenis, door een plaatsvervangenden voorzitter, die met inachtneming van het bepaalde in artikel 23, tweede, derde en vierde lid, der Schepenwet aan den secretaris opgeeft, welke leden moeten worden opgeroepen.

2. De secretaris zorgt voor de oproeping van de leden en voor de kennisgeving aan het hoofd van de scheepvaartinspectie.

3. Indien vóór de openbare behandeling eener zaak aan den Raad stukken worden overgelegd, welke bij de sluiting van het voorloopig onderzoek aan het hoofd van de scheepvaartinspectie onbekend waren, brengt de voorzitter die stukken vóór den aanvang der zitting ter kennis van het hoofd van de scheepvaartinspectie.

Artikel 9.

Vóór het openen der zitting wordt door den voorzitter en de aanwezige leden de presentielijst geteekend.

Artikel 10.

1. In de zittingen nemen de leden plaats naar ouderdom van dienst:

het oudst benoemde gewone lid rechts van den voorzitter;

het 2de benoemde links van den voorzitter;

het 3de benoemde rechts van het oudste lid;

het 4de benoemde links van het tweede lid;

het oudst benoemde buitengewone lid rechts van het derde lid;

het tweede benoemde buitengewone lid links van het vierde lid en zoo vervolgens.

2. Bij gelijktijdige benoeming wordt de ouderdom van dienst geregeld naar de volgorde van het besluit van benoeming.

3. Een plaatsvervangend lid neemt zitting na den jongstbenoemde van de categorie van leden, waartoe het te vervangen lid behoort.

4. Bij herbenoeming na periodieke aftreding behouden de gewone, buitengewone en plaatsvervangende leden hunnen vorigen ouderdom van dienst.

5. Het hoofd van de scheepvaartinspectie of degene, die hem vervangt, neemt plaats rechts en de secretaris links van den voorzitter na de gewone, buitengewone en plaatsvervangende leden.

6. Na sluiting van de behandeling der zaak wordt in raadkamer beraadslaagd en de beslising genomen.

7. Het hoofd van de scheepvaartinspectie woont de beraadslagingen en de beslissingen in raadkamer niet bij.

Artikel 11.

In alle zaken doet de voorzitter hoofdelijk omvraag, te beginnen bij den jongstbenoemde van de buitengewone leden of, indien een van dezen wordt vervangen, bij het jongstbenoemde plaatsvervangend lid. De voorzitter brengt het laatst zijne stem uit.

Artikel 12.

1. De Raad of, indien de zaak nog niet bij den Raad in behandeling is, de voorzitter of diens plaatsvervanger kan een zijner leden of eene commissie uit zijn midden benoemen tot het instellen van een plaatselijk onderzoek of tot het hooren van getuigen.

2. Hij kan den secretaris of diens plaatsvervanger aan dat lid of aan deze commissie toevoegen.

Artikel 13.

Alle brieven van den Raad uitgaande worden door den voorzitter en den secretaris onderteekend.

Artikel 14.

Indien de Raad inzage of afschrift van administratieve bescheiden of inlichtingen van eenig openbaar gezag wenscht te verkrijgen, wendt hij zich daartoe tot Onzen voornoemden Minister.

Artikel 15.

1. De secretaris houdt aanteekening van hetgeen in de vergaderingen van den Raad en de zittingen van den Raad en van den voorzitter wordt behandeld en vermeldt den zakelijken

inhoud van de verklaringen der getuigen en deskundigen en van de opgaven der betrokkenen en aangeklaagden.

2. Die aanteekeningen worden door den voorzitter en den secretaris vastgesteld en onderteekend.

Artikel 16.

1. De secretaris verricht voorts de werkzaamheden, hem door den voorzitter opgedragen.

2. Bij zijne ontstentenis wordt hij vervangen door den plaatsvervangenden secretaris en, bij diens ontstentenis, door een gewoon, buitengewoon of plaatsvervangend lid, door den voorzitter aangewezen.

3. De aanteekeningen van ter zitting van den Raad door getuigen, deskundigen, betrokkenen of aangeklaagden afgelegde verklaringen worden door dezen, na voorlezing, onderteekend.

Artikel 17.

Het hoofd van de scheepvaartinspectie of degene, die hem vervangt, heeft het recht ter zittingen van den Raad vragen te stellen aan de getuigen, deskundigen, betrokkenen en aangeklaagden en zoodanige vorderingen te doen en toe te lichten als hij noodig acht.

Onze Minister van Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan den Raad van State.

's-Gravenhage, den 17den December 1932.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat,
P. J. REYMER.

Uitgegeven den *zeven en twintigsten* December 1932.

De Minister van Justitie,
J. DONNER.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953



N°. 103

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 15, waarbij wordt afgekondigd het Besluit van den 4den Maart 1935, tot wijziging van het Koninklijk Besluit van den 17den December 1932 (Staatsblad no. 621) tot uitvoering van artikel 22 en van artikel 23, 8ste en 9de lid, der Schepenwet.*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande algemene maatregel van bestuur:

(N°. 105.) ***BESLUIT** van den 4den Maart 1935, tot wijziging van het Koninklijk besluit van den 17den December 1932 (*Staatsblad *n°. 621), tot uitvoering van artikel 22 en van artikel 23, 8ste en 9de lid, der Schepenwet.*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van Onzen Minister van Staat, Minister van Waterstaat a.i., van 13 Februari 1935, La. C, afdeeling Vervoer- en Mijnwezen;

Gelet op de artikelen 43 en 74 van de Schepenwet;

Den Raad van State gehoord, advies van 19 Februari 1935, n°. 44;

Gezien het nader rapport van Onzen voornoemden Minister van 25 Februari 1935, La. D, afd. Vervoer- en Mijnwezen;

Hebben goedgevonden en verstaan:

te bepalen, dat het Koninklijk besluit van den 17den December 1932 (*Staatsblad* n°. 621), zal worden gewijzigd als volgt:

Artikel I.

In den titel wordt in plaats van ,,en van artikel 23, 8ste en 9de lid,'', gelezen: ,, , van artikel 23, 8ste en 9de lid en van artikel 43''.

Artikel II.

In de considerans wordt onder 1°. de puntkomma aan het slot vervangen door ,,, alsmede betreffende de aan de deurwaarders toe te kennen vergoedingen voor hunne verrichtingen ten behoeve van den Raad''.

Artikel III.

Tusschen de artikelen 4 en 5 wordt een nieuw artikel 4*a* ingevoegd, luidende:

,,De deurwaarders ontvangen voor hunne verrichtingen als bedoeld in artikel 43 der Schepenwet eene vergoeding, berekend volgens artikel 47 der wet, houdende de tarieven van gerechtskosten in strafzaken, alsmede vergoeding voor reis- en verblijfkosten overeenkomstig de derde klasse van het Reisbesluit 1916.''

Onze Minister van Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan den Raad van State.

Unterwasser, den 4den Maart 1935.

WILHELMINA.

De Minister van Staat,
Minister van Waterstaat a. i.,
H. COLIJN.

Uitgegeven den *vijftienden* Maart 1935.

De Minister van Justitie,
VAN SCHAIK.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953 N°. 104



PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 16, waarbij wordt afgekondigd het Besluit van 29 Februari 1940, tot nadere wijziging van het Koninklijk besluit van 17 December 1932 (Staatsblad no. 621), tot uitvoering van artikel 22, van artikel 23 8ste en 9de lid, en van artikel 43 der Schepenwet, gewijzigd bij Koninklijk besluit van 4 Maart 1935 (Staatsblad no. 105) (Staatsblad 1940, no. 566).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande algemene maatregel van bestuur:

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

BESLUIT *van 29 Februari 1940, tot nadere wijziging van het Koninklijk besluit van 17 December 1932 (Staatsblad No. 621), tot uitvoering van artikel 22, van artikel 23, 8ste en 9de lid, en van artikel 43 der Schepenwet, gewijzigd bij Koninklijk besluit van 4 Maart 1935 (Staatsblad No. 105).*

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onzen Minister van Waterstaat van 7 Februari 1940, no. 578, afdeeling Vervoerwezen;

Gelet op de artikelen 43 en 74 van de Schepenwet;

Den Raad van State gehoord, advies van 20 Februari 1940, No. 43;

Gezien het nader rapport van onzen voornoemden Minister van 26 Februari 1940, La. C., afdeeling Vervoerwezen;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Ons besluit van den 17den December 1932 (Staatsblad no. 621), tot uitvoering van artikel 22, van artikel 23, 8ste en 9de lid, en van artikel 43 der Schepenwet, gewijzigd bij Ons besluit van den 4den Maart 1935 (Staatsblad no. 105), te wijzigen als volgt:

Artikel 1.

In artikel 4a wordt in plaats van „artikel 47" gelezen „artikel 36".

Artikel 2.

Dit besluit treedt in werking met ingang van den tweeden dag na dien der dagteekening van het Staatsblad, waarin het is geplaatst.

Onze Minister van Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het Staatsblad zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan den Raad van State.

,s-Gravenhage, den 29sten Februari 1940.

WILHELMINA

De Minister van Waterstaat,

J. W. ALBARDA.

Uitgegeven den twaalfden Maart 1940.

De Minister van Justitie,

P. S. GERBRANDY.

A°. 1953  N°. 105

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 17, waarbij wordt afgekondigd het Besluit van 21 October 1952, houdende nadere wijziging van het Koninklijk besluit van 17 December 1932, Stb. 621, tot uitvoering van de artikelen 22 en 23, 8e en 9e lid, der Schepenwet (Staatsblad 1952, no. 507).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande algemene maatregel van bestuur:

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat van 23 Januari 1951, no. 266.906/J., Directoraat-Generaal van Scheepvaart, en voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen en de Minister zonder Portefeuille L. Götzen van 28 Februari 1951, Afdeling Suriname en Nederlandse Antillen no. 14;

Gelet op de artikelen 22, 23 en 43 van de Schepenwet;

Overwegende, dat het in verband met de invoering van de wet van 19 Juli 1950 (*Stb.* K 300), houdende nadere wijziging van de schepenwet, noodzakelijk is tevens wijzigingen aan te brengen in het Koninklijk besluit van 17 December 1932 (*Stb.* 621);

De Landsregering van de Nederlandse Antillen gehoord (advies van 9 Februari 1952, no. 10229/39);

De Raad van State gehoord (advies van 13 Maart 1951, no. 24);

Gezien het nader rapport van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat van 8 October 1952, no. 320.648/J/95/95/10, Directoraat-Generaal van Scheepvaart, en voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen van 13 October 1952, Afdeling Suriname en Nederlandse Antillen, no. 31191;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Koninklijk besluit van 17 December 1932, *Stb.* 621, wordt gewijzigd als volgt:

a. De considerans wordt gelezen:

Overwegende, dat het ter uitvoering van de artikelen 22, 23, achtste en negende lid, en 43, vijfde lid, van de Schepenwet, mede gelet op artikel 26*bis* dier wet, nodig is:

1°. nadere regelen vast te stellen, in acht te nemen bij de behandeling van bij de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart

of de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen ingestelde beroepen, alsmede betreffende de aan de deurwaarders toe te kennen vergoedingen voor hun verrichtingen ten behoeve van de Raad of voornoemde Commissie van Onderzoek;

2°. de werkkring en de bevoegdheden te regelen van de voorzitter, de leden en de secretaris van de Raad voor de Scheepvaart en van de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen, zomede van hun plaatsvervangers;

3°. de werkkring en de bevoegdheden te regelen van het hoofd en van andere ambtenaren van de scheepvaartinspectie in verband met hun arbeid bij de Raad voor de Scheepvaart en de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen;

b. De eerste zin onder *b* wordt gelezen:

vast te stellen de navolgende regelen, als bedoeld bij de artikelen 22, 23, achtste en negende lid, en 43, vijfde lid, der Schepenwet;

c. In artikel 1, tweede lid, worden na de woorden „secretaris van de Raad voor de Scheepvaart" ingevoegd de woorden „of van de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen" en wordt na de woorden „voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart" een komma geplaatst, gevolgd door de woorden „onderscheidenlijk van de Commissie van Onderzoek", terwijl „diens" wordt vervangen door „hun";

d. In artikel 2, eerste lid, wordt na „Raad" ingevoegd: of de Commissie van Onderzoek. In het tweede lid vervallen de woorden „of aan de Commissie", alsmede de woorden „of wier", terwijl na „Raad" wordt ingevoegd: of de Commissie van Onderzoek. In het derde lid vervallen de woorden „en aan de Commissie".

e. In artikel 3 wordt telkens na „Raad" ingevoegd: of de Commissie van Onderzoek.

f. In artikel 4*a* wordt „artikel 47" vervangen door „artikel 36".

g. Na artikel 16 wordt een nieuw artikel 16*bis* ingevoegd, luidende:

Hetgeen in de artikelen 4 tot en met 16 wordt bepaald met betrekking tot de Raad voor de Scheepvaart wordt voor de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen bij Landsverordening geregeld.

h. Aan artikel 17 wordt aan het slot een zin toegevoegd, luidende:

Dit recht wordt ter zitting van de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen namens het hoofd van de scheepvaartinspectie uitgeoefend door het districtshoofd aldaar.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking tegelijkertijd met de wet van 19 Juli 1950, *Stb*. K. 300.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Soestdijk, 21 October 1952.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. ALGERA.

De Minister voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen,
W. J. A. KERNKAMP.

Uitgegeven de *achttiende* November 1952.

De Minister van Justitie,
L. A. DONKER.

Deze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Soestdijk, 21 October 1952.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. ALGERA.

De Minister voor Uniezaken
en Overzeese Rijksdelen,
W. J. A. KERNKAMP.

Uitgegeven de achttiende November 1952.

De Minister van Justitie,
L. A. DONKER.

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

A°. 1953



N°. 106

PUBLICATIEBLAD

BESLUIT *van de 25ste Juni 1953 No. 18, waarbij wordt afgekondigd het Besluit van 31 December 1952 tot vaststelling van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in de artikelen 3, 4 bis, 5, 9, 17, 66 en 73 van de Schepenwet (Schepenbesluit 1952) (Staatsblad 1952 no. 679).*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van de Nederlandse Antillen,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande algemene maatregel van bestuur:

Heeft de opneming daarvan in het Publicatieblad bevolen.

Gedaan te Willemstad, de 25ste Juni 1953.

STRUYCKEN.

Uitgegeven de 26ste Juni 1953.
De wnd. Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 December 1952, no. 349405 J, Directoraat-Generaal van Scheepvaart;

Gelet op de artikelen 3, 4*bis*, 5, 9, 17, 66 en 73 van de Schepenwet;

De Landsregering van de Nederlandse Antillen gehoord (advies van 27 December 1952, no. 1280;

De Raad van State gehoord (advies van 22 December 1952, no. 24);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 30 December 1952, no. 349409 J, Directoraat-Generaal van Scheepvaart;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I

Inleidende bepalingen

Artikel 1

1. Onverminderd het bepaalde in het derde lid wordt voor de toepassing van dit besluit verstaan onder: Omschrijvingen

Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

kapitein: de gezagvoerder van een schip of degene die deze vervangt;

schepelingen: allen, die zich als scheepsofficieren of scheepsgezellen aan boord bevinden of zich als zodanig hebben verbonden;

passagiers: alle personen aan boord, met uitzondering van de kapitein en de schepelingen en andere personen, die in welke hoedanigheid ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip, zomede met uitzondering van

kinderen, die op de dag van inscheping de leeftijd van één jaar nog niet hebben bereikt;

landverhuizers: emigranten of transmigranten als bedoeld in de Landverhuizingswet 1936 (*Staatsblad* No. 804), met inachtneming van het bepaalde in het Koninklijk Besluit van de 12de November 1938 (*Staatsblad* No. 870);

passagiersschip: een schip, dat door de eigenaar bestemd is om meer dan 12 passagiers te vervoeren, dan wel een schip, dat meer dan 12 passagiers vervoert;

zeilschip: een schip, al dan niet voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, voldoende zeilen voerend om alleen daarmede veilig te kunnen varen, te beoordelen naar normen, welke in verband met vorm en afmetingen van het schip door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden vastgesteld;

stoom- of motorschip: een schip, geen zeilschip zijnde, met middelen tot werktuiglijke voortstuwing van een voldoend vermogen, te beoordelen naar normen, welke in verband met vorm en afmetingen van het schip, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden vastgesteld;

lastlijn: de waterlijn bij de grootste geoorloofde inzinking in zeewater, al naar het in verschillende gebieden voor verschillende omstandigheden toegestane minimum vrijboord;

minimum vrijboord: de afstand van de bovenkant van de deklijn, als aangegeven in bijlage IV, tot het uitwateringsmerk, loodrecht langs het scheepsboord naar beneden gemeten;

indompelingsgrenslijn: een lijn gedacht op het scheepsboord, evenwijdig aan en op een afstand van 76 millimeter onder de aansnijding van de bovenzijde van het schottendek met dit boord;

ton: registerton van 2,83 kubieke meter;
waar in dit besluit de grootte van een schip in deze eenheid wordt uitgedrukt, wordt daaronder verstaan de bruto inhoud van het schip.

internationale reis: een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;

korte internationale reis: een internationale reis, waarop het schip zich niet meer dan 200 zeemijlen verwijdert van een plaats, waar passagiers en bemanning veilig kunnen worden geland en welke een totale lengte van 600 zeemijlen van de laatste aanloophaven in het land waar de reis aanvangt tot de uiteindelijke haven van bestemming niet overschrijdt.

2. Voor de toepassing van dit besluit wordt onder „schip" begrepen een vaartuig, een sleepschip, een dok en elk ander dergelijk drijvend voorwerp, hetwelk over zee naar zijn bestemming wordt gesleept.

3. Voor de toepassing van dit besluit worden personen, die tengevolge van schipbreuk of andere bijzondere, onvoorziene omstandigheden aan boord zijn genomen, niet als passagiers aangemerkt.

4. Voor de toepassing van dit besluit wordt, ook wat de strafbepalingen betreft, onder „eigenaar" verstaan de persoon, die het beheer over het schip heeft, hetzij hij eigenaar, reder of boekhouder van de rederij van het schip is, hetzij hem het schip in gebruik is gegeven.

HOOFDSTUK II

Onderzoek

Artikel 2

Voortdurend toezicht

De in artikel 10 van de Schepenwet genoemde ambtenaren oefenen voortdurend toezicht uit door zich op ongeregelde tijden aan boord van de schepen te begeven en zich door eigen waarneming alsmede door het vragen van inlichtingen zoveel mogelijk op de hoogte te stellen van de wijze, waarop de wettelijke voorschriften worden nageleefd.

Artikel 3

Algemene bepalingen voor het onderzoek

1. Een schip is onderworpen aan een inspectie, voordat voor de eerste maal een certificaat van deugdelijkheid, een veiligheidscertificaat of een uitrustingscertificaat wordt afgegeven, alsmede aan een aanvullende inspectie, indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven. Het kan voorts aan een inspectie worden onderworpen, voordat één der hiervoorgenoemde certificaten, welks geldigheidsduur is verstreken, door een nieuw certificaat wordt vervangen.

2. Een passagiersschip is onderworpen aan een periodieke inspectie één maal in de 12 maanden.

3. Een schip van 500 ton of meer, geen passagiersschip noch een vissersvaartuig of een schip zonder werktuiglijke voortstuwing zijnde, moet een uitrustingscertificaat aan boord hebben; het is onderworpen aan een periodieke inspectie één maal in de 24 maanden.

4. De radiotelegraaf- en radiotelefooninstallaties van een schip, geen passagiersschip zijnde, zijn onderworpen aan een inspectie, voordat voor de eerste maal een radio-telegrafie-veiligheidscertificaat onderscheidenlijk een radio-telefonie-veiligheidscertificaat wordt afgegeven, aan een periodieke inspectie één maal in de 12 maanden, alsmede aan een aanvullende inspectie, indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven.

5. Een schip is onderworpen aan een inspectie, voordat een certificaat van uitwatering of een certificaat voor de houtvaart wordt

afgegeven, alsmede voordat de geldigheidsduur dezer certificaten wordt verlengd.

6. Een schip, dat gereed is om met in Nederland ingescheepte landverhuizers een reis te ondernemen, wordt voor het vertrek aan een inspectie onderworpen.

Artikel 4

Regeling van het onderzoek

1. De inspecties, bedoeld in artikel 3 lid 1, behalve de aanvullende inspecties, omvatten:

(a) Voor zover betreft een certificaat van deugdelijkheid:
een volledig onderzoek van de gehele romp (waartoe het schip moet zijn drooggezet), van de ketels in- en uitwendig, van de werktuigen en, voor zover geen uitrustingscertificaat is vereist, van de uitrusting.

Hierbij wordt onderzocht of de algemene inrichting, de materialen en de constructie van de romp, de ketels met toebehoren, de hoofd- en hulpwerktuigen, de lens- en ballastinrichtingen, de electrische installatie en, voor zover de uitrusting betreft, de redding- en veiligheidsmiddelen, de brandontdekkings- en brandblusmiddelen en de verdere uitrusting geheel aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit voldoen.

(b) Voor zover betreft een veiligheidscertificaat:
het onder *(a)* omschreven onderzoek, alsmede een volledig onderzoek van de radio-telegraaf- en radio-telefooninstallatie met inbegrip van de richtingzoeker, waarbij wordt onderzocht, of deze installaties geheel aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit voldoen.

(c) Voor zover betreft een uitrustingscertificaat:
een onderzoek van de redding- en veiligheidsmiddelen, de brandontdekkings- en brandblusmiddelen en de verdere uitrusting, waarbij wordt onderzocht, of deze geheel aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit voldoen.

2. De periodieke inspectie, bedoeld in artikel 3 lid 2, omvat een onderzoek van de gehele romp (waartoe het schip moet zijn drooggezet), van de ketels, van de werktuigen en van de uitrusting, waarbij wordt onderzocht, of het schip, voor zover betreft de romp, de ketels met toebehoren, de hoofd- en hulpwerktuigen, de lens- en ballastinrichtingen, de electrische installatie, de redding- en veiligheidsmiddelen, de brandontdekkings- en brandblusmiddelen, de radiotelegraaf- en radiotelefooninstallatie met inbegrip van de richtingzoeker en de verdere uitrusting, in voldoende toestand verkeert en geschikt is voor de vaart, waarvoor het bestemd is en dat het aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit voldoet.

3. De periodieke inspectie, bedoeld in artikel 3 lid 3, omvat een onderzoek van de redding- en veiligheidsmiddelen, de brandontdek-

kings- en brandblusmiddelen en de verdere uitrusting, waarbij wordt onderzocht, of deze in voldoende toestand verkeren en voldoen aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit.

4. De eerste inspectie, bedoeld in artikel 3 lid 4, omvat een volledig onderzoek van de radiotelegraaf- en radiotelefooninstallatie met inbegrip van de richtingzoeker, waarbij wordt onderzocht, of deze installaties geheel aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit voldoen.

Bij de periodieke inspectie, bedoeld in artikel 3 lid 4, wordt onderzocht, of de installaties in goede toestand verkeren en aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit voldoen.

5. Een aanvullende inspectie, als bedoeld in artikel 3 lid 1 en lid 4, vindt plaats telkenmale, wanneer aan het schip een ongeval is overkomen of een gebrek aan het licht is gekomen, dat twijfel doet rijzen aan de zeewaardigheid van het schip, of dat, hetzij de zeewaardigheid van het schip, hetzij de deugdelijkheid of de volledigheid van de uitrusting aantast en tevens telkenmale, wanneer verbouwingen, belangrijke herstellingen of vernieuwingen hebben plaats gehad.

Bij dit onderzoek wordt nagegaan of de noodzakelijke herstellingen of vernieuwingen zijn uitgevoerd, of het materiaal en de wijze van uitvoering van deze herstellingen of vernieuwingen in alle opzichten voldoende zijn en of het schip voldoet aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit.

6. De inspectie in verband met het certificaat van uitwatering omvat een volledig onderzoek van de afsluiting en bescherming van de openingen in het dek, in de bovenbouw en in het scheepsboord, van de middelen ter verkrijging van een veilig verkeer aan dek en van die tot lozing van overkomend water.

De inspectie in verband met het certificaat voor de houtvaart omvat daarenboven een onderzoek naar de inrichting van de dubbelebodemtanks, naar de toestand van de bovenbouw, van de bescherming van de stuurinrichting, van de middelen tot het sjorren van de deklast en van de verhaalinrichting van het schip.

7. De inspectie van een schip, dat landverhuizers vervoert, omvat een onderzoek van de verblijven en de ziekenverblijven voor de landverhuizers en van alle inrichtingen in verband met de veiligheid. Zij omvat tevens een onderzoek naar de maatregelen, genomen in verband met de gezondheid, de zedelijke belangen en de verpleging der landverhuizers.

Artikel 5

Stoomketels

Het onderzoek van de stoomketels geschiedt door de ambtenaren van het Stoomwezen, overeenkomstig het bepaalde bij en krachtens de Stoomwet; voor zover het betreft schepen, varende met een zeebrief van de Nederlandse Antillen, geschiedt het onderzoek door

krachtens Landsverordening aangewezen ambtenaren, overeenkomstig het bij Landsverordening bepaalde.

Artikel 6

Wijze van onderzoek

1. De ambtenaren moeten bij de inspecties in acht nemen, dat het hun plicht is zich volledig op de hoogte te stellen of de wettelijke voorschriften worden nageleefd, maar dat zij hierbij zoveel mogelijk moeten vermijden storend in het bedrijf in te grijpen.

Indien een door hen gewenste inspectie op een ogenblik hinderlijk zou zijn en er geen bepaalde reden bestaat om deze terstond te houden, moeten zij omtrent het tijdstip hiervoor met de eigenaar of de kapitein overleg plegen.

2. Zoveel mogelijk zullen de door de ambtenaren te houden periodieke inspecties tegelijk met de periodieke inspecties der erkende particuliere onderzoekingsbureaux worden gehouden.

3. In acht moet worden genomen, dat de ambtenaren niet alleen bevoegd, maar ook verplicht zijn zich van alles, waarop de Schepenwet en dit besluit betrekking hebben, op de hoogte te stellen en dat de eigenaar, kapitein en schepelingen verplicht zijn hen hierbij behulpzaam te zijn, teneinde te voorkomen, dat het schip zou moeten worden aangehouden.

Artikel 7

Erkende particuliere onderzoekingsbureaux

1. Door Ons kunnen particuliere onderzoekingsbureaux op grond van hun betrouwbaarheid worden erkend. De door de erkende bureaux vastgestelde regelen voor de bouw en de uitrusting van schepen worden gevolgd bij de beoordeling van de zeewaardigheid van bij die bureaux geklasseerde schepen, voor zover in dit besluit daaromtrent geen andere voorschriften zijn gegeven.

2. De erkenning kan door Ons te allen tijde worden ingetrokken.

Artikel 8

Onderzoek bodem

1. Elk schip, met uitzondering van een dok of een ander dergelijk drijvend voorwerp, moet ten minste één maal in de twaalf maanden in een dok of op andere wijze voor onderzoek zodanig worden droog-gezet, dat de gehele bodem behoorlijk kan worden onderzocht.

2. Voor schepen van 200 ton en minder, geen passagiersschepen zijnde, voor lichters en voor baggermateriaal, hetwelk gesleept vervoerd wordt, kan ter beoordeling van het betrokken districtshoofd van de Scheepvaartinspectie, met droogzetten één maal in de vier en twintig maanden worden volstaan, zolang deze schepen de ouderdom van 24 jaar niet hebben overschreden.

3. In bijzondere omstandigheden kan het betrokken districtshoofd één maal een uitstel van ten hoogste drie maanden verlenen.

Artikel 9

Verplichte kennisgeving door de eigenaar

Telkens wanneer een schip drooggezet zal worden, of wanneer aan het schip of aan de werktuigen herstellingen zullen plaats hebben,

moet hiervan door of vanwege de eigenaar tijdig aan het betrokken districtshoofd van de Scheepvaartinspectie kennis worden gegeven, opdat deze in de gelegenheid zal zijn hierbij toezicht te houden of te doen houden.

Artikel 10

Toegankelijk maken voor onderzoek

1. Telkens wanneer een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie om bijzondere redenen een onderzoek nodig acht, moeten voor zover nodig afgesloten ruimten en tanks toegankelijk en schoon worden gemaakt, de wegering en de buikdenning op door hem aan te wijzen plaatsen worden verwijderd, moet de bodem van het schip schoon en droog worden gemaakt, het roer gelicht, de stuurleiding losgenomen en moeten de ankerkettingen worden uitgevloerd. Zo nodig moet voor dit onderzoek het schip worden drooggezet.

2. Eveneens moeten, voor zover een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie dit om bijzondere redenen nodig acht, de assen van de hoofd- en hulpwerktuigen worden blootgelegd, de schroefas worden getrokken, cilinders, stoom-, schuif- of klepkasten, turbinehuizen, tandwielkasten, keerkoppelingen, pompen en afsluiters worden geopend en zuigers, schuiven, rotoren en kleppen worden uitgenomen.

3. Voorts moet desverlangd alles worden gedaan wat voor het onderzoek bevorderlijk kan zijn.

Artikel 11

Onderzoek in een haven buiten Nederland of de Nederlandse Antillen

Wanneer een schip zich in een haven buiten Nederland of de Nederlandse Antillen bevindt en de inspecties, welke aan de afgifte van een veiligheidscertificaat, een uitrustingscertificaat, een radiotelegrafieveiligheidscertificaat, een radiotelefonieveiligheidscertificaat of een certificaat van uitwatering vooraf behoren te gaan, niet door de in artikel 10 van de Schepenwet genoemde ambtenaren kunnen worden gehouden, kan, hetzij door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, hetzij langs diplomatieke weg, aan de bevoegde autoriteit van het land, waartoe die haven behoort, worden verzocht deze inspecties te doen verrichten. Indien deze autoriteit op grond van die inspecties de bedoelde certificaten uitreikt, zullen deze dezelfde waarde hebben als de volgens artikel 18 afgegeven certificaten.

Artikel 12

Verbod verandering zonder goedkeuring

Nadat een inspectie, als bedoeld in artikel 3, is geëindigd, mag, zonder goedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, generlei verandering in de constructie, in de werktuiglijke inrichting en in de uitrusting worden gebracht, voor zover deze aan het onderzoek waren onderworpen.

Artikel 13

Wijze van handelen bij schade in het buitenland

1. Indien een schip schade heeft belopen of zich iets heeft voorgedaan, waardoor het vermoeden rijst, dat schade aan het schip is ont-

staan en dit schip daarna een haven buiten Nederland of de Nederlandse Antillen, welke tot het ressort van een expert of, bij gebreke van deze, van een vertegenwoordiger van een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux behoort, is binnengevallen, dan wel schade is ontstaan of het vermoeden daarvan rijst tijdens het verblijf in een haven buiten Nederland of de Nederlandse Antillen, mag de reis niet worden voortgezet, vóórdat de kapitein met die expert of vertegenwoordiger in verbinding is getreden en deze een verklaring heeft afgegeven, inhoudende, dat de herstelling naar behoren is geschied, of dat de reis zonder bezwaar kan worden vervolgd.

2. Indien de haven buiten Nederland of de Nederlandse Antillen niet tot een in lid 1 bedoeld ressort behoort, of indien de in lid 1 bedoelde expert of vertegenwoordiger niet ter plaatse is of gekomen is, is de kapitein bevoegd met inachtneming van het bepaalde in artikel 9, lid 1, onder *c*, van de Schepenwet de reis te vervolgen, onder verplichting een en ander in het scheepsdagboek te doen aantekenen en zo mogelijk te doen vaststellen door een ter plaatse aanwezige Nederlandse consulaire ambtenaar.

3. In Suriname kan de in lid 1 bedoelde verklaring ook worden afgegeven door daartoe van Overheidswege aangewezen ambtenaren. Hetzelfde geldt ten aanzien van het vaststellen van de omstandigheden als bedoeld in lid 2.

Artikel 14

Kosten van Onderzoek

De kosten, bedoeld in artikel 6, lid 4 van de Schepenwet, moeten bij het aanvragen van een certificaat of van een onderzoek door de eigenaar worden voldaan.

Artikel 15

Reiskosten ambtenaren en vergoeding Zondagsarbeid, enzovoort

1. Indien een inspectie buiten Nederland of de Nederlandse Antillen noodzakelijk is, komen de reis- en verblijfkosten van de uit te zenden ambtenaren ten laste van de eigenaar.

2. Indien een door de Scheepvaartinspectie nodig geoordeeld onderzoek van schip, werktuigen of uitrusting, ten gevolge van de regeling der werkzaamheden in het bedrijf, moet plaats hebben tussen 18 uur en 8 uur, op een Zaterdag na 14 uur, op een Zondag of op een in het Algemeen Rijksambtenarenreglement daarmede gelijkgestelde dag, is daarvoor door de eigenaar een vergoeding aan het Rijk, onderscheidenlijk aan de Nederlandse Antillen verschuldigd, waarvan het bedrag voor het Rijk wordt berekend naar een door Onze Minister vast te stellen tarief.

3. Voor wat betreft de ambtenaren, belast met het toezicht in de Nederlandse Antillen, worden de in het eerste en tweede lid bedoelde tarieven en de in het tweede lid bedoelde tijdstippen bij Landsverordening vastgesteld.

Artikel 16

Het tarief van de vergoeding, bedoeld in artikel 17, lid 5, van de Schepenwet, is als bijlage XXII bij dit besluit gevoegd. **Tarief vergoeding in geval een schip ten onrechte is aangehouden**

HOOFDSTUK III

Certificaten

Artikel 17

De vorm en de inhoud van de certificaten worden door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld. **Vorm en inhoud**

Artikel 18

1. Een certificaat van deugdelijkheid wordt slechts afgegeven nadat: **Eisen voor de afgifte van certificaten**

(a) bij het onderzoek, genoemd in artikel 3, lid 1, juncto artikel 4, lid 1, gebleken is, dat aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit is voldaan;

(b) indien het betreft een nieuw passagiersschip, dan wel een nieuw schip van 200 ton of meer, geen passagiersschip zijnde, het schip aan een hellingproef is onderworpen, waarvan de resultaten zijn overgelegd, alsmede voldoende gegevens betreffende de stabiliteit voor verschillende hellingen van het schip.

2. Een veiligheidscertificaat wordt slechts afgegeven nadat bij het onderzoek, bedoeld in artikel 3, lid 1, c.q. lid 2, juncto artikel 4, lid 1, c.q. lid 2 gebleken is, dat aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit is voldaan.

3. Een uitrustingscertificaat wordt slechts afgegeven, nadat bij het onderzoek, bedoeld in artikel 3, lid 1, c.q. lid 3, juncto artikel 4, lid 1, c.q. lid 3, gebleken is, dat aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit is voldaan.

4. Een radiotelegrafie- of een radiotelefonie-veiligheidscertificaat wordt slechts afgegeven, nadat bij het onderzoek, bedoeld in artikel 3, lid 4, juncto artikel 4, lid 4, gebleken is, dat aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit is voldaan.

5. Een certificaat van uitwatering wordt slechts afgegeven, nadat bij het onderzoek, bedoeld in artikel 3, lid 5, gebleken is, dat aan de in artikel 94 gegeven voorschriften betreffende bouw en inrichting is voldaan.

6. Een certificaat voor de houtvaart wordt slechts afgegeven nadat:

(a) bij het onderzoek, bedoeld in artikel 3, lid 5 gebleken is, dat aan de in artikel 95 gegeven voorschriften betreffende bouw en inrichting is voldaan;

(b) gebleken is, dat het schip is voorzien van een nog geldig certificaat van uitwatering.

7. Een certificaat van vrijstelling wordt afgegeven, indien voor een schip afwijking is toegestaan van enig voorschrift van dit besluit.

8. Indien het aantal personen aan boord van een schip, waarvoor een veiligheidscertificaat of een uitrustingscertificaat is afgegeven, tijdens een bepaalde reis kleiner is, dan het op het certificaat vermelde totale aantal, mag het aantal der reddingboten en andere reddingmiddelen worden verminderd tot hetgeen voor dit geringere aantal personen nodig is, mits door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan het certificaat een verklaring is gehecht, waaruit blijkt, dat deze vermindering geen overtreding is van de voorschriften.

Artikel 19

Aanvraag tot verkrijgen van certificaten

1. De aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat moet schriftelijk, hetzij door de eigenaar, hetzij door de bouwer van het schip tot het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden gericht.

2. De eerste aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid of van een veiligheidscertificaat moet vergezeld gaan van de voor de contrôle van bouw en inrichting benodigde tekeningen, voor zover deze tevoren nog niet waren ingezonden, van de zeebrief of van het bewijs van inschrijving in het register van de zeevissersvaartuigen en van de meetbrief of van gewaarmerkte afschriften van deze stukken.

3. Bij de aanvraag tot het verkrijgen van een veiligheidscertificaat, een radiotelegrafie- of een radiotelefonie-veiligheidscertificaat moeten de nodige gegevens betreffende de radio-installaties worden overgelegd.

4. Bij de aanvraag tot het verkrijgen van een uitrustingscertificaat moeten de nodige gegevens betreffende de redding-, de veiligheids-, de brandblus- en de brandontdekkingsmiddelen en de verdere uitrusting worden overgelegd.

5. De aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van uitwatering of een certificaat voor de houtvaart moet vergezeld zijn van de nodige tekeningen.

Indien de berekening van het minimum vrijboord door een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux is gemaakt, wordt deze berekening bij het verzoek overgelegd.

6. Voor schepen onder toezicht van een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux moet bij de aanvraag van een certificaat van deugdelijkheid het op het ogenblik van aanvraag geldige certificaat van dat bureau worden overgelegd.

Bevindt het schip zich in het buitenland, dan kan met toezending van een gewaarmerkt afschrift van dat certificaat worden volstaan.

Artikel 20

1. Voor een schip, waarvoor een certificaat, als bedoeld in artikel 19, lid 6 is overgelegd, wordt door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van Onzentwege een certificaat van deugdelijkheid in twee exemplaren afgegeven, tenzij aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie bij onderzoek blijkt, dat het certificaat van het particuliere onderzoekingsbureau ten onrechte werd toegekend, of dat sedert die toekenning de toestand van het schip zodanig is veranderd, dat de zeewaardigheid onvoldoende is geworden, of dat uit anderen hoofde tegen de afgifte van een certificaat van deugdelijkheid bezwaar bestaat.

Wijze van afgifte certificaten als bedoeld in artikel 18

2. Voor een schip, waarvoor geen certificaat van een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux wordt overgelegd, wordt het certificaat van deugdelijkheid slechts afgegeven nadat aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie door een volledig onderzoek is gebleken, dat het voldoet aan de voorschriften van de Schepenwet en van dit besluit.

3. Het voldoen aan de eisen voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat, van een radiotelegrafie- of van een radiotelefonieveiligheidscertificaat, van een certificaat van uitrusting, van een certificaat van uitwatering of van een certificaat voor de houtvaart moet blijken uit een volledig onderzoek door de daartoe aangewezen ambtenaren.

Bij gunstige uitslag van dat onderzoek worden de bedoelde certificaten in twee exemplaren door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van Onzentwege afgegeven.

4. Wordt de afgifte van enig certificaat geweigerd, dan wordt die weigering onder opgaaf van redenen aan de aanvrager schriftelijk medegedeeld.

Artikel 21

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt vast, voor welk tijdvak de door hem afgegeven certificaten zullen gelden.

Geldigheidsduur van certificaten als bedoeld in artikel 18.

2. In bijzondere gevallen kan de geldigheidsduur van een afgegeven certificaat door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden verlengd.

Artikel 22

1. Blijkt aan de bevoegde ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, dat niet meer wordt voldaan aan de eisen, welke voor de afgifte van enig certificaat waren gesteld en dat in het ontbrekende niet voldoende wordt voorzien, dan trekt hij het betreffende certificaat in.

Intrekking van certificaten

2. Eveneens trekt de in het eerste lid bedoelde ambtenaar een certificaat van uitwatering of een certificaat voor de houtvaart in, indien hem blijkt dat:

(a) veranderingen in de romp en in de bovenbouw van het schip zijn aangebracht, welke van invloed zijn op de berekening van het minimum vrijboord;

(*b*) de onderdelen of de inrichtingen betreffende de bescherming van openingen, de verschansing of het relingwerk, de waterloospoorten en de toegangen tot de verblijven niet in even deugdelijke toestand verkeren, als zij deden toen het certificaat werd afgegeven;

(*c*) het schip niet op zodanige geregelde tijden en onder zulke voorwaarden is nagezien, als het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nodig oordeelt, teneinde zeker te zijn, dat de romp en de bovenbouw niet zijn gewijzigd als onder (*a*) bedoeld en dat de onderdelen of inrichtingen in de toestand zijn gehouden als onder (*b*) is aangegeven.

3. Indien de hierboven bedoelde ambtenaar een certificaat intrekt, deelt hij dit terstond door tussenkomst van zijn districtshoofd mede aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Het districtshoofd geeft de eigenaar onder opgaaf van redenen bij aangetekende dienstbrief kennis van de intrekking.

Artikel 23

Vaargebieden

Indien er aanleiding is om tengevolge van de bouw, de toestand of de uitrusting van het schip beperkende bepalingen te maken betreffende de toe te kennen vaargebieden, bepaalt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de wateren of de reizen, waarvoor de certificaten geldig zijn.

HOOFDSTUK IV

Toestand van de scheepsromp, de werktuigen en de aftimmering

Artikel 24

Keuring materialen

Het voor de bouw van de scheepsromp en van de voornaamste werktuigen te bezigen materiaal, zomede dat, te gebruiken bij verbouwing, bij belangrijke herstelling of vernieuwing van vitale delen, moet voldoen aan en gekeurd zijn volgens de door één der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux vastgestelde eisen, dan wel voldoen aan de eisen, vastgesteld in bijlage I, en gekeurd worden op de wijze, als daarin is voorgeschreven.

Artikel 25

Sterkte-eisen

Zowel de afmetingen van alle verbanddelen van de scheepsromp, als de wijze waarop deze ten opzichte van elkander zijn aangebracht en verbonden, moeten zodanig zijn, dat — rekening houdende met de afmetingen van het schip en met het vaargebied, waarvoor het bestemd is — zowel de algemene sterkte, als het weerstandsvermogen tegen plaatselijk optredende krachten aan redelijke eisen voldoen.

Artikel 26

Uitvoering constructie

De uitvoering van het constructiewerk van de romp moet aan redelijke eisen voldoen.

Artikel 27

Waterdichtheid

De huid en de wanden van waterdichte afdelingen, als schotten, dekken, platforms, binnenbodems, enzovoort, moeten deugdelijk

waterdicht zijn afgewerkt. De huid en deze wanden moeten behoorlijk en voldoende zijn verstijfd tegen de waterdruk, welke ter plaatse, ook in geval van nood, kan optreden.

Artikel 28

Waterdichte indeling

1. De waterdichte indeling moet zo doeltreffend zijn als redelijkerwijs, in verband met de eisen van het bedrijf, kan worden verlangd.

2. Passagiersschepen gebezigd op internationale reizen moeten, wat de waterdichte indeling betreft, voldoen aan de eisen, gesteld in de bijlagen II en III.

3. Passagiersschepen, welke op niet-internationale reizen worden gebezigd, moeten, wat de waterdichte indeling betreft, voldoen aan de eisen, welke het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt.

Artikel 29

Waterdichte deuren, mangaten, enzovoort

1. Terugslagkleppen of afsluiters in waterdichte schotten, welke deel uitmaken van een pijpleidingsysteem en waterdichte deuren moeten goed sluiten en voldoende sterk zijn en hun bewegings- en sluitingsinrichtingen moeten een goede werking te allen tijde kunnen waarborgen.

2. Waterdichte deuren op passagiersschepen moeten voldoen aan de eisen, gesteld in de bijlagen II en III.

3. Mangaten op ruimten voor berging van water en olie en op kofferdammen en droge tanks moeten, wanneer het schip ledig is, gemakkelijk bereikbaar zijn en naar behoren kunnen worden gesloten.

Artikel 30

Plaats en wijze van behandeling waterdichte deuren

1. Waterdichte deuren met uitzondering van draaideuren, moeten kunnen worden behandeld van een dek, dat boven de bovenste lastlijn is gelegen.

2. Aan boord van passagiersschepen, gebezigd op internationale reizen, moeten deze deuren, zowel wat betreft de plaats, waar zij zijn aangebracht, als de plaats waar zij kunnen worden bediend, voldoen aan de eisen gesteld in de bijlagen II en III.

3. Aan boord van passagiersschepen, welke op niet-internationale reizen worden gebezigd, moeten de waterdichte deuren, voor zover betreft de plaats, waar zij zijn aangebracht en de plaats, waar zij kunnen worden bediend, voldoen aan de eisen, welke het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt.

Artikel 31

Patrijspoorten en lichtranden

1. De patrijspoorten en lichtranden moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage IV.

2. De patrijspoorten en lichtranden op passagiersschepen moeten bovendien voldoen aan de eisen gesteld in de bijlagen II en III.

3. Alle patrijspoorten en lichtranden moeten overigens voldoen aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde eisen betreffende type en sterkte.

Artikel 32

Peil- en luchtpijpen

1. Peil- en luchtpijpen op dubbele-bodem- of andere tanks moeten in laadruimen en aan dek zodanig beschermd of zo sterk zijn, dat zij door verschuiven van lading niet kunnen worden beschadigd.

2. Peilpijpen op drinkwatertanks moeten voldoende hoog zijn en ten minste vijftien centimeter boven het dek reiken.

Artikel 33

Openingen in de huid, de dekken en de bovenbouw; luchtkokers

1. Openingen in het scheepsboord, als toegangs-, laad- en kolenpoorten moeten door deugdelijke afsluitingsmiddelen van voldoende sterkte waterdicht kunnen worden gesloten.

2. Openingen in de eindschotten van een gesloten bovenbouw en openingen in de aan weer en wind blootgestelde gedeelten van de dekken moeten door deugdelijke afsluitingsmiddelen afdoende tegen weer en wind kunnen worden gesloten.

3. Paalmasten en laadpalen, welke als luchtkokers zijn ingericht en luchtkokers, waarvan de pot een hoogte heeft van 2 meter of meer, moeten voorzien zijn van goed sluitende dempers, welke aan dek bewogen kunnen worden.

4. Bijlage IV en voor passagiersschepen bovendien de bijlagen II en III bevatten nadere bepalingen omtrent de in de vorige leden genoemde openingen en luchtkokers.

Artikel 34

Toegangen, uitgangen en liften

1. De toegangen naar de verblijven der opvarenden en de plaatsen, waar de schepelingen hun werk plegen te verrichten, moeten te allen tijde buiten de ruimten om, waarin de voortstuwingswerktuigen en de ketels zijn opgesteld, behoorlijk bereikbaar zijn. Hierbij moet rekening worden gehouden met de bepalingen van bijlage IV.

2. De ruimten, waarin de voortstuwingswerktuigen en de ketels zijn opgesteld, mogen niet in rechtstreekse verbinding staan met de verblijven voor passagiers en bemanning en moeten door de bemanning gemakkelijk kunnen worden verlaten, ook wanneer de waterdichte deuren zijn gesloten.

3. De machinekamer en de stookplaat van schepen van 1000 ton of meer moeten ten minste aan elke zijde een uitgang hebben, met voldoende trap- of ladderverbindingen tot de vloerplaat.

4. Elke machinekamer, schroefastunnel, stookruim of andere ruimte, waarin soms gewerkt wordt, moet een doelmatige uitgang hebben, waardoor de bemanning, zonder waterdichte deuren te passeren, deze ruimten kan verlaten. Dit geldt niet voor astunnels aan boord van schepen, geen passagiersschepen zijnde, waar de lengte van deze tunnels, gerekend van het achterpiekschot tot de tunneldeur, minder dan 25 meter bedraagt.

5. Aan boord van passagiersschepen moeten in de ruimten, bestemd voor passagiers en bemanning, de nodige doelmatige trappen of ladders zijn aangebracht, door middel waarvan de opvarenden vlug het inschepingsdek voor de reddingboten kunnen bereiken.

6. De volgende bepalingen zijn in het bijzonder van toepassing:

(a) de uitgangen, bedoeld in lid 4, moeten zodanig zijn aangebracht, dat zij gemakkelijk bereikbaar zijn;

(b) boven het schottendek aan boord van passagiersschepen moeten in elke door de hoofdbrandschotten begrensde ruimte, ten minste twee doelmatige uitgangen aanwezig zijn, van welke ten minste één toegang geeft tot een trap naar een hoger gelegen dek;

(c) het aantal, de plaats en de afmetingen van de trappen moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

7. Liften, welke aan boord van schepen worden opgesteld, moeten vooraf door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, zowel wat opstelling als wat inrichting betreft, worden goedgekeurd. Hierbij zal rekening gehouden worden met de veiligheid van de te vervoeren personen en van het bedienend personeel. Deze goedkeuring wordt verkregen na overlegging van een certificaat, afgegeven door een daartoe door genoemd Hoofd gemachtigd particulier bureau.

Artikel 35

Verschansing, relingwerk, enzovoort

1. Alle aan weer en wind blootgestelde dekken moeten door een deugdelijke verschansing of door deugdelijk relingwerk van voldoende hoogte worden begrensd.

2. Een dergelijke doeltreffende bescherming moet langs aan weer en wind blootgestelde trappen en loopgangen zijn aangebracht.

3. De opvarenden moeten, waar zulks nodig is, door leuningen, stangen en beschermkappen tegen bewegende delen van werktuigen worden beschermd.

Artikel 36

Waterlozing

Alle aan weer en wind blootgestelde dekken moeten, onder inachtneming van de bepalingen van bijlage IV, zijn voorzien van voldoende inrichtingen om zo spoedig mogelijk van overkomend water te worden bevrijd.

Artikel 37

Afsluiting buitenboordsopeningen

1. Alle buitenboordsinlaten van pijpleidingen, behorende tot de werktuiglijke inrichting, moeten onmiddellijk tegen de huid of onmiddellijk tegen een op de huid gebouwde stalen kast zijn voorzien van afsluiters of kranen, welke behoorlijk bereikbaar zijn en gemakkelijk gesloten kunnen worden.

2. Afvoeropeningen in het scheepsboord, onder de bovenste indelingslastlijn of onder de geladen lastlijn gelegen, moeten van een terugslagklep zijn voorzien.

3. Afvoeropeningen in het scheepsboord, welke in verbinding staan met ruimten onder het vrijboorddek of met ruimten binnen

een gesloten bovenbouw, moeten voorts voldoen aan de bepalingen van bijlage IV en voor zover het passagiersschepen betreft, bovendien aan die van de bijlagen II en III. De op deze openingen aangesloten afvoerpijpen moeten van deugdelijke samenstelling en voldoende beschermd zijn.

4. De afsluiters, kranen en terugslagkleppen, bedoeld in de leden 1 en 2, mogen niet van gegoten ijzer zijn vervaardigd.

Artikel 38

Uitzicht voor de roerganger; commandobrug

1. Aan boord van elk schip moet de plaats, waar het schip gestuurd wordt, zodanig zijn gekozen, dat de roerganger aldaar een vrij uitzicht over het voorschip heen heeft.

2. Een commandobrug moet over de gehele breedte van het schip doorlopen, tenzij de aard van het uitgeoefende bedrijf dit niet mogelijk maakt. Van de commandobrug moet een vrij uitzicht over het voorschip heen verkregen kunnen worden.

Artikel 39

Roer en stuurgerei

1. Het roer moet voldoende sterk zijn en behoorlijk in de draaipunten zijn gesteund. De stuurinrichting moet zo sterk zijn, dat het roer onder alle bedrijfsomstandigheden met voldoende snelheid van boord tot boord kan worden bewogen. Zij moet goed werken en gemakkelijk te bedienen zijn.

2. Het stuurgerei moet zodanig zijn ingericht, dat, indien de bovenste spaak van het stuurrad naar stuurboord of naar bakboord wordt gedraaid, de achterkant van het roer zich naar dezelfde zijde beweegt.

3. Stuurkettingen moeten voldoen aan de eisen, welke in bijlage I aan ankerkettingen zonder dam worden gesteld en gekeurd worden op de wijze, als daarin is voorgeschreven.

4. Elk schip moet van een doelmatige hulpstuurinrichting zijn voorzien, welke in geval van nood snel in werking gebracht moet kunnen worden. Zij moet voldoende sterk zijn en een voldoend vermogen bezitten om het schip bij de minimum snelheid, waarbij nog gemanoeuvreerd kan worden, goed bestuurbaar te doen zijn. Een reserve-hoofdstuurinrichting kan een hulpstuurinrichting vervangen.

5. De hulpstuurinrichting moet ten minste één maal per jaar worden beproefd. De onderdelen van het hulpstuurgerei moeten voor de hand liggend zijn opgeborgen.

6. Van het onderzoek en van de beproevingen van de stuurinrichtingen moet in het scheepsdagboek aantekening worden gehouden.

7. Aan boord van schepen, voor welke een roerkoning met een middellijn ter plaatse van de helmstok van 229 millimeter of groter wordt voorgeschreven, moet de hulpstuurinrichting door een krachtwerktuig bewogen worden.

8. Bij kwadrantbesturing moet een vanginrichting op het kwadrant aanwezig zijn.

Artikel 40

Ankers, ankerkettingen en meertrossen

1. De ankers moeten in voldoend aantal aanwezig en van voldoende gewicht en sterkte zijn.

De ankerkettingen of ankertouwen moeten van voldoende lengte, gewicht en sterkte zijn, terwijl elk van de ankerkettingen uit de nodige, onderling verbonden, losneembare einden moet bestaan.

2. De ankers en kettingen moeten voldoen aan de eisen, vastgesteld in bijlage I en gekeurd worden op de wijze, als daarin is voorgeschreven.

3. De ankerkettingen moeten zodanig aan het schip zijn bevestigd, dat zij buiten de kettingbak kunnen worden ontsloten.

4. De voor een schip bestemde ankerkettingen mogen niet gebruikt worden voor het remmen tijdens het te water lopen van het schip.

5. De ankerinrichting moet, wat bouw, plaatsing en vermogen betreft, zodanig zijn, dat de ankers gemakkelijk en snel kunnen worden bediend, terwijl een bijzondere borginrichting van de ankers aanwezig moet zijn, die het uitlopen tengevolge van schok of stoot voorkomt.

6. De meertrossen moeten in voldoend aantal aanwezig en van voldoende lengte en sterkte zijn.

Artikel 41

Inrichtingen ter vermindering van brandgevaar; vaste brandblusmiddelen

1. Bij de constructie, de indeling en de inrichting van schepen moeten de nodige voorzorgen getroffen zijn om brandgevaar zoveel mogelijk tegen te gaan.

2. Bergplaatsen voor gevulde lampen, petroleum en aangemaakte verf in open bussen moeten door ijzeren schotten zijn omgeven, een cementen vloer hebben en voorzien zijn van een deugdelijke ventilatie-inrichting. Zij mogen niet in rechtstreekse verbinding staan met enig verblijf.

3. De in het vorige lid vervatte voorschriften zijn niet van toepassing op zeilschepen van 200 ton en minder, voor zover de aan boord aanwezige inrichtingen naar het oordeel van de ambtenaar van de Scheepvaartinspectie voldoende waarborgen voor de veiligheid opleveren.

4. Aan boord van schepen van 1500 ton en meer moeten in de daarvoor in aanmerking komende ruimen, op door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goed te keuren plaatsen, de nodige kokers zijn aangebracht om de temperatuur op te nemen. Deze kokers moeten aan het dek zijn bevestigd, met schroefdoppen worden afgesloten en tot onder in de ruimen doorlopen. Zij moeten zodanig beschermd of zo sterk zijn, dat zij door verschuiven van lading niet kunnen worden beschadigd. Voor de temperatuurkokers moeten voor het doel bruikbare thermometers aanwezig zijn.

5. Aan boord van alle schepen moeten de nodige vaste brandblusmiddelen, als aangegeven in bijlage V, zijn aangebracht.

6. Aan boord van passagiersschepen gebezigd op internationale reizen moeten voorts de voorzieningen tegen brandgevaar, zomede de middelen voor het aantonen van brand, overeenkomstig de bepalingen van de bijlagen II en III worden toegepast, terwijl voorzorgen tegen brandgevaar moeten worden getroffen, zoals voorgeschreven in bijlage VI.

7. Aan boord van passagiersschepen, welke op andere dan internationale reizen worden gebezigd, moeten de voorzieningen tegen brandgevaar, zomede de middelen voor het aantonen van brand, overeenkomstig de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen eisen worden toegepast.

8. Aan boord van schepen, waar ketels met olie gestookt kunnen worden, moet een gedeelte van de stookplaat uit roosters bestaan om de tanktop of de vullings te allen tijde ook zonder oplichten van de plaat te kunnen controleren. Een vast lichtpunt moet daartoe onder de stookplaat zijn aangebracht.

Artikel 42

Schepen ingericht of gebezigd voor het vervoer van brandbare vloeistoffen als lading

1. Schepen, ingericht of gebezigd voor het vervoer van de in bijlage VII omschreven brandbare vloeistoffen als lading, moeten, wat constructie en inrichting betreft, voldoen aan de eisen, gesteld in die bijlage.

2. Bij de constructie en de inrichting van schepen, welker ketels met vloeibare brandstof kunnen worden gestookt, moet rekening zijn gehouden met het als gevolg daarvan verhoogde brandgevaar.

Artikel 43

Spreekbuizen, telegrafen, enzovoort

1. Er moet een voldoende en deugdelijke verbinding bestaan door middel van spreekbuizen, telegrafen en/of dergelijke inrichtingen tussen de plaats, waar het schip wordt bestuurd en de plaats(en), waar het (de) voortstuwingswerktuig(en) en zonodig waar de hulpstuurinrichting wordt(en) bediend.

2. Telegrafen, waarvan de wijzerplaten langsscheeps zijn gericht, moeten zodanig zijn geplaatst en ingericht, dat voor het sein „vooruit" het bewegingshandel naar voren moet worden bewogen.

Artikel 44

Voortstuwingswerktuigen, enzovoort. Voortstuwingsruimten

1. De voortstuwingswerktuigen, zowel in hun geheel als in onderdelen, moeten goed functioneren, van voldoend sterke constructie zijn, nauwkeurig zijn gesteld en deugdelijk gefundeerd. De bewegende delen moeten voldoend grote draagvlakken hebben, rekening houdend met deugdelijke smering.

2. De in lid 1 gegeven voorschriften gelden eveneens voor de hulpwerktuigen.

3. De voortstuwingswerktuigen moeten zodanig zijn ingericht, dat ook bij achteruit slaan een voldoend vermogen kan worden ontwikkeld, zodat het schip onder normale omstandigheden behoorlijk manoeuvreervaardig is.

4. Dieselmotoren moeten voorzien zijn van veiligheidsinrichtingen in de aanzetluchtleidingen nabij de aanzetluchtkleppen op elke werkcilinder, teneinde explosies in de aanzetluchtleidingen te voorkomen of te localiseren.

5. Aan boord van schepen van meer dan 1000 ton moeten de hoofd- en hulpcirculatiepompen, welke niet door het hoofdvoortstuwingswerktuig worden gedreven en welke bij de geringste diepgang boven water spuien, zijn voorzien van een aan dek te bedienen stopinrichting.

6. Roosters en vloerplaten moeten deugdelijk zijn gesteund. Wanneer zij geborgd zijn, moet de inrichting zodanig zijn, dat de platen en roosters gemakkelijk gelicht kunnen worden.

7. Scheepsbenodigdheden en losse stukken hout mogen in een tunnel slechts aanwezig zijn, indien geborgen in gesloten kasten, welke de doorgang niet versperren.

8. Voortstuwingsruimten moeten behoorlijk worden schoongehouden en in het bijzonder worden vrijgehouden van olieresten, lekolie, met olie doordrenkt poetskatoen en dergelijke verontreinigingen.

9. De inrichting en de opstelling van werktuigen aan dek of in ruimten, waarin werkzaamheden worden verricht, moeten zodanig zijn, dat de veiligheid en de gezondheid van daarbij of daarin te werk gestelde personen zoveel doenlijk is gewaarborgd.

Artikel 45

Gebruik van vloeibare brandstof

1. Als vloeibare brandstof voor de voortstuwingswerktuigen en de ketels mag slechts brandstof met een vlampunt boven 55° Celsius bij een barometerstand van 760 millimeter kwik (bepaald met het toestel van Pensky-Martens) worden gebruikt.

2. Krachtwerktuigen, welke met behulp van een vloeistof met een vlampunt lager dan 30° Celsius bij een barometerstand van 760 millimeter kwik (bepaald met het toestel van Abel-Pensky) worden gedreven of aangezet, mogen niet zijn opgesteld.

3. Hoofdafsluiters in brandstoftoevoerleidingen naar hoofdstoomketels, motoren en hulpmotoren moeten zijn voorzien van inrichtingen om deze van het dek af te kunnen sluiten. De wijze, waarop dit geschiedt, moet ter plaatse duidelijk zijn aangegeven. De brandstoftoevoerleidingen van hulpmotoren mogen niet op die van de hoofdmotor zijn aangesloten.

4. Alle brandstofoliepompen moeten van het dek af buiten werking kunnen worden gesteld.

5. De olieleiding naar kombuizen moet buiten de kombuis op een gemakkelijk bereikbare plaats van een afsluiter zijn voorzien. Met olie gestookte fornuizen moeten zijn voorzien van een veiligheidsinrichting, waardoor explosie-gevaar zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het bedieningsvoorschrift moet op een plaat van deugdelijk materiaal nabij de fornuizen vast zijn aangebracht. Lekolie mag zich niet in

de kombuis kunnen verzamelen, doch dient op veilige wijze naar een lekolietank buiten de kombuis te worden afgevoerd.

Artikel 46

Luchtvaten
Inrichting motorkamer en voortstuwingsinrichting

1. De luchtvaten moeten voldoen aan de eisen, daarvoor gesteld in bijlage VIII.

2. De inrichting van de motorkamer en de daarin geplaatste motor met toebehoren van schepen van minder dan 500 ton moeten voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage IX.

3. De inrichting van de ruimte voor de voortstuwing en de daarin geplaatste werktuigen met toebehoren moeten overigens voldoen aan de eisen, gesteld door een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux.

Artikel 47

Lensinrichting

1. Elk gedeelte van het schip, voor zover het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het hiervoor vatbaar acht, moet te allen tijde kunnen worden lensgepompt. Op schepen zonder werktuiglijke voortstuwing kan zulks door ten minste twee handpompen geschieden. Deze mogen op kleine vaartuigen ook verplaatsbare pompen zijn. In alle andere gevallen moeten werktuiglijk gedreven pompen hiertoe op de lensleiding zijn aangesloten.

Met uitzondering van de voorpiek, de achterpiek, waterballast-, zoetwater- en olietanks, moeten alle waterdichte afdelingen op de lensleiding zijn aangesloten.

2. Op schepen, waar de voortstuwingsruimte zich in het achterschip bevindt en de ruimte tussen de voortstuwingsruimte en het aanvaringsschot slechts één waterdichte afdeling uitmaakt, moet deze afdeling zowel vóór als achter, zowel aan stuur- als aan bakboord van een lensleiding voorzien zijn. Indien geen dubbele bodem aanwezig is, kan met één aansluiting vóór en één achter worden volstaan, indien de vorm van het schip volgens het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daartoe aanleiding geeft.

3. Alle pijpleidingen, aangesloten op pompen, welke dienen om laadruimen of voortstuwingsafdelingen lens te houden, moeten volkomen afgescheiden zijn van die leidingen, welke gebruikt kunnen worden voor het vullen of ledigen van ruimten, waarin water, olie of andere vloeistof vervoerd wordt.

Het gebruik van loden pijpen is niet toegestaan onder of in kolenbunkers of brandstofolietanks en in ketelruimen, machine- en motorkamers en pompkamers.

Bijzondere voorzorgen moeten zijn genomen om te voorkomen, dat een dieptank met aansluiting, zowel aan de lensleiding als aan de ballastleiding, door onachtzaamheid òf met zeewater volloopt, indien zij lading bevat òf door een lenspomp wordt leeggepompt, indien zij waterballast bevat.

4. Aan boord van schepen, welke van een electrische lichtinstallatie zijn voorzien, moet bij de lensflessen in de machinekamer, zowel aan stuurboord- als aan bakboordzijde, een vast lichtpunt zijn aangebracht. Ook zonder dat daartoe oplichten van een vloerplaat noodzakelijk is, moet contrôle van de vullings ter plaatse mogelijk zijn.

5. De pompen moeten een voldoende hoeveelheid water kunnen opvoeren. Zij moeten zo zijn geplaatst en de ligging van de leiding moet zo zijn, dat een goede werking onder alle omstandigheden is gewaarborgd. De lensleiding moet in de laadruimen behoorlijk tegen beschadiging zijn beschermd.

Elke onafhankelijke werktuiglijk gedreven lenspomp moet aan het water in de hoofdlensleiding een snelheid van ten minste 122 meter per minuut kunnen geven.

De inwendige middellijn in millimeters van de lensleidingen moet ten minste gelijk zijn aan:

(*a*) voor de hoofdleidingen naar de pompen:

$$\sqrt{\frac{100\ L\ (B + D)}{36}} + 25;$$

(*b*) voor de leidingen naar de lensflessen:

$$\sqrt{\frac{100\ l\ (B + D)}{21,6}} + 25.$$

Hierin is L de lengte van het schip, gemeten tussen de loodlijnen aan de einden van de in de zomer toegestane lastlijn (voor schepen, geen passagiersschepen zijnde, welke voorzien zijn van een kruiserhek, wordt de lengte genomen gelijk aan 96 percent van de totale op de lastlijn gemeten lengte; zij mag in dit geval echter niet kleiner genomen worden dan de afstand van de voorkant van de voorsteven tot het hart van de roerkoning); B is de breedte van het schip, gemeten op de buitenkant van de spanten; D is de holte naar de mal tot het schottendek voor passagiersschepen (zie bijlage II) en tot het vrijboorddek voor de overige schepen; l is de lengte van een waterdichte afdeling; alle maten zijn uitgedrukt in meters.

In geen geval mag de inwendige middellijn van de hoofdleidingen naar de pompen kleiner zijn dan die van de leidingen naar de lensflessen.

6. De lensinrichting op passagiersschepen gebezigd op internationale reizen moet bovendien voldoen aan de eisen, gesteld in de bijlagen II en III.

7. De lensinrichting op passagiersschepen, welke op niet-internationale reizen worden gebruikt, moet voldoen aan de eisen, welke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden gesteld.

8. Aan boord van schepen, geen passagiersschepen zijnde, met meer dan één ruim vóór of achter de machinekamer gelegen, moet binnen de afdeling, waarin het open zuigeind voorkomt, een terug-

slagklep of een afsluiter — deze laatste moet kunnen worden bewogen van een steeds toegankelijke plaats — in de lensleiding aanwezig zijn tegen het waterdichte scheidingsschot van de betreffende ruimen, indien de leiding achter deze klep of afsluiter zich op één van de volgende plaatsen bevindt:

(a) overal waar een spant boven of onder de bovenste geladen lastlijn ten opzichte van deze lijn naar binnen valt: buiten de lijn, welke in het vlak van het spant kan worden getrokken op een binnenwaartse afstand, horizontaal gemeten, van een vijfde van de scheepsbreedte uit de spantlijn;

(b) overal waar een spant boven of onder de bovenste geladen lastlijn ten opzichte van deze lijn naar buiten valt: buiten de lijn, welke in het vlak van het spant loodrecht op de bovenste geladen lastlijn kan worden getrokken op een afstand binnenwaarts van een vijfde van de scheepsbreedte afgezet op deze lastlijn.

Deze terugslagkleppen of afsluiters behoeven niet te worden aangebracht in lensleidingen, welke in tunnels zijn gelegd. Zij zijn echter wel vereist in de lensleiding op het scheidingsschot van kokerkiel en het te lenzen ruim, indien de leidingen in een kokerkiel zijn ondergebracht.

9. Op vissersvaartuigen met werktuiglijke voortstuwing moet elk gedeelte van het schip, dat daarvoor in aanmerking komt, in elk geval het visruim en de machinekamer, behalve door de in lid 1 bedoelde werktuiglijk gedreven pompen, bovendien door een doelmatige handpomp van voldoende grootte kunnen worden lens gepompt.

Artikel 48

Stoomketels

De stoomketels moeten voldoen aan de eisen, daaromtrent bij of krachtens de Stoomwet gesteld of, voor zover betreft schepen, varende met een zeebrief van de Nederlandse Antillen, bij Landsverordening.

Artikel 49

Hoofdstoomafsluiters

De hoofdstoomafsluiters van elke stoomketel moeten steeds gemakkelijk bereikbaar zijn en hetzij van het dek, hetzij van een andere goed te keuren plaats kunnen worden behandeld. Zij moeten zijn voorzien van een duidelijke aanwijzing, hoe gedraaid moet worden om de afsluiters te openen en te sluiten.

Artikel 50

Electrische inrichtingen, noodverlichting, noodgenerator, alarminstallatie en beschikbaar electrisch vermogen

1. Electrische inrichtingen moeten voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage VI.

2. Aan boord van schepen, geen passagiersschepen zijnde, met electrische verlichting moet in de voortstuwingsruimten, bij de peilglazen van de stoomketels, op het sloependek nabij de reddingboten

bij de magnetische kompassen, voorzover niet van een andere noodverlichting voorzien, in de daarvoor in aanmerking komende verblijven en bij de voornaamste doorgangen en trappen een electrische noodverlichting zijn aangebracht, die steeds voor onmiddellijk gebruik gereed is en gedurende zes uren onafgebroken kan branden.

3. Aan boord van passagiersschepen moet, behalve op de in lid 2 genoemde plaatsen, een electrische noodverlichting zijn aangebracht bij de inschepingsplaatsen van de reddingboten aan dek en buitenboord, in alle gangen, bij alle trappen en uitgangen, in alle liftkooien van liften met betreedbare kooi, in de daarbij behorende machinekamers, in de contrôlestations als bedoeld in artikel 26 van bijlage II en voor de navigatielantaarns.

Ten behoeve van de voeding van de noodverlichting en van andere in artikel 34 van bijlage VI genoemde inrichtingen, welke in geval van nood moeten kunnen werken, moet een krachtbron aanwezig zijn, welke zowel van die, bestemd voor de voortstuwing van het schip, als van de algemene electrische installatie onafhankelijk is.

4. Aan boord van passagiersschepen moet een electrische alarminstallatie, welke op de commandobrug in werking kan worden gesteld, zijn aangebracht, waarmede in geval van nood de passagiers en de bemanning kunnen worden gewaarschuwd.

5. Het beschikbare vermogen van de hoofdgeneratoren, met uitzondering van de noodgenerator, moet voldoende zijn om gelijktijdig bij de normale belasting de accumulatoren te kunnen opladen en tevens te kunnen voldoen aan de eisen ten aanzien van de in artikel 135 voorgeschreven demagnetisering.

Artikel 51

Filmtoestellen

Filmtoestellen voor het vertonen van films gedurende de reis, zomede de opstelling daarvan en de ruimten, waarin de toestellen zullen worden gebezigd, moeten voldoen aan de voorschriften in bijlage X gegeven.

Artikel 52

Aftimmering bemanningsruimten

1. De verblijven van de schepelingen moeten voldoen aan de eisen, gesteld in het Schepelingenbesluit.

2. De verblijven van de kapitein moeten ten minste voldoen aan de eisen, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 53

Slijtage

De samenstellende delen van de scheepsromp en van de werktuigen en inrichtingen, welke van belang kunnen zijn voor de veiligheid van schip en opvarenden, mogen niet te veel ingeteerd of versleten zijn. Assen mogen niet op gevaarlijke wijze zijn verzakt.

HOOFDSTUK V

Uitrusting

§ 1. *Reddingmiddelen*

Artikel 54

Reddinggordels

1. Aan boord van elk schip moet voor iedere opvarende ten minste één reddinggordel beschikbaar zijn.

Aan boord van schepen met passagiersaccommodatie moet een voldoend aantal kinderreddinggordels aanwezig zijn, tenzij de reddinggordels tevens voor kinderen bruikbaar zijn.

De reddinggordels moeten voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage XI.

2. De reddinggordels moeten zodanig zijn geborgen, dat zij in geval van gevaar gemakkelijk zijn te bereiken.

De bergplaatsen van de reddinggordels moeten op duidelijke wijze zijn aangegeven, terwijl aangaande het doelmatig gebruik en de plaats, waar de gordels zijn geborgen, voor alle opvarenden duidelijke aanwijzingen moeten zijn aangebracht.

Artikel 55

Reddingboeien

1. Aan boord van elk schip moet ten minste het hieronder vermelde aantal reddingboeien aanwezig zijn:

(a) aan boord van schepen, geen passagiersschepen zijnde, uitsluitend bestemd en gebruikt voor de vaart over de Wadden, langs de mond van de Weser naar de Elbe en door het Kaiser-Wilhelm-kanaal tot Kiel en van schepen van niet meer dan 50 ton, geen passagiersschepen zijnde, één;

(b) aan boord van zeilschepen van meer dan 50 en van niet meer dan 200 ton en van vissersvaartuigen van meer dan 50 ton, twee;

(c) aan boord van alle andere schepen, geen passagiersschepen zijnde, een in verband met de grootte en de inrichting van het schip voldoend aantal, doch ten minste twee aan boord van schepen van minder dan 500 ton en ten minste 8 aan boord van schepen van 500 ton en meer;

(d) aan boord van passagiersschepen, bij een lengte van het schip
van minder dan 61 meter .... ten minste 8,
van 61 tot 122 meter .... ten minste 12,
van 122 tot 183 meter .... ten minste 18,
van 183 tot 244 meter .... ten minste 24,
van 244 meter en meer .... ten minste 30;

(e) aan boord van schepen, welke gebezigd worden voor het vervoer van pelgrims of van grote aantallen passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, in de in bijlage III aangegeven

gebieden, in afwijking van het bepaalde onder *(d)*, bij een lengte van het schip

van minder dan 61 meter	ten minste 6,
van 61 tot 91 meter	ten minste 8,
van 91 tot 122 meter	ten minste 10,
van 122 meter en meer	ten minste 12.

2. De reddingboeien moeten voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage XI.

3. Ten minste de helft van het aantal voorgeschreven reddingboeien, doch aan boord van passagiersschepen niet minder dan zes, moet voorzien zijn van een daaraan met een lijn verbonden zelfontbrandend licht, dat door water niet kan worden gedoofd.

Dit voorschrift is niet van toepassing op schepen, geen passagiersschepen zijnde, van minder dan 500 ton en op passagiersschepen, bedoeld in lid 1 onder *(e)*, met dien verstande, dat op eerstgenoemde schepen ten minste één en op laatstgenoemde schepen, indien de lengte daarvan niet groter is dan 61 meter, twee, indien de lengte groter is doch niet groter dan 91 meter, vier en bij grotere lengte zes boeien van een zelfontbrandend licht moeten zijn voorzien.

4. Aan boord van tankschepen moeten de in lid 3 bedoelde lichten van het electrische element-type zijn, met een voldoend aantal reserve batterijen.

5. Aan boord van passagiersschepen en van andere schepen van 500 ton en meer moet aan elke zijde ten minste één reddingboei van een lijn met een lengte van ten minste 30 meter zijn voorzien.

Artikel 56

Boten, drijvende toestellen

Aan boord van elk schip, met uitzondering van een dok of een ander dergelijk drijvend voorwerp, moeten zich boten bevinden naar de volgende maatstaf:

(a) aan boord van schepen, geen passagiersschepen zijnde, van minder dan 200 ton met uitzondering van sleepboten, welke slechts dienst doen in de onmiddellijke nabijheid van de havens, waar zij thuis behoren en te klein zijn om een boot te voeren en van vissersvaartuigen met beperkt vaargebied, ten minste één boot, groot genoeg om alle opvarenden op te nemen;

(b) aan boord van vissersvaartuigen met onbeperkt vaargebied en van alle andere schepen met beperkt vaargebied, geen passagiersschepen zijnde, van 200 ton tot en met 400 ton, ten minste één reddingboot, welke aan beide zijden gemakkelijk te water moet kunnen worden gebracht en groot genoeg is om alle opvarenden op te nemen;

(c) aan boord van schepen, geen passagiersschepen zijnde, niet vallende onder de schepen genoemd onder *(a)*, *(b)* en *(f)*, aan elke zijde één of meer reddingboten met zodanige inhoud, dat alle opvarenden in de boten aan één zijde van het schip kunnen worden opgenomen;

(d) aan boord van passagiersschepen, reddingboten met zodanige inhoud, dat alle opvarenden daarin kunnen worden opgenomen, echter met dien verstande, dat voor passagiersschepen op korte internationale reizen, mits het betreffende schip voldoet aan de eisen, gesteld in artikel 6, lid 4 van bijlage II, kan worden volstaan met bootruimte volgens de in bijlage XI gegeven tabel, waarbij voor het aantal opvarenden, dat niet in deze bootruimte kan worden opgenomen, extra reddingboten of drijvende toestellen moeten worden bijgeplaatst, terwijl bij een verlenging van die korte reis tot ten hoogste 1200 zeemijlen, ten minste 75 percent van de opvarenden plaats in de reddingboten moet kunnen vinden;

(e) aan boord van schepen, welke worden gebezigd voor het vervoer van pelgrims of van grote aantallen passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, in de in bijlage XII aangegeven gebieden, in afwijking van het bepaalde onder *(d)*, reddingboten met een inhoud als in bijlage XII is aangegeven, benevens drijvende toestellen naar de in die bijlage gegeven maatstaf;

(f) aan boord van schepen, welke worden gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvangst, aan elke zijde reddingboten met zodanige inhoud, dat alle opvarenden, werkzaam ten behoeve van het schip, in de boten aan één zijde van het schip kunnen worden opgenomen;

daarenboven moeten aan boord van elk zodanig schip reddingboten zijn met zodanige inhoud, dat alle overige opvarenden daarin kunnen worden opgenomen.

Artikel 57

Aanvullende drijvende toestellen

Aan boord van passagiersschepen, andere dan bedoeld in artikel 56 onder *(e)* moeten, boven de in dat artikel bedoelde boten en drijvende toestellen, voor ten minste 25 percent van het aantal opvarenden aanvullende drijvende toestellen aanwezig zijn, terwijl dit percentage aan boord van passagiersschepen, op korte internationale reizen gebezigd, op 10 is gesteld.

Artikel 58

Motorreddingboten

1. Aan boord van passagiersschepen moeten, indien het aantal reddingboten 20 of meer bedraagt, twee motorreddingboten van klasse A, wanneer het aantal reddingboten meer dan 13, doch minder dan 20 bedraagt, één motorreddingboot van klasse A en één van klasse A of B aanwezig zijn. Wanneer het aantal reddingboten 13 of minder bedraagt, moet daaronder een motorreddingboot van klasse A of B zijn begrepen.

2. Aan boord van schepen, geen passagiersschepen zijnde, van 1600 ton of groter, moet één der reddingboten een motorreddingboot van klasse A of B zijn.

3. In plaats van een motorreddingboot van klasse B, mag een met handkracht gedreven schroefreddingboot worden gebezigd.

4. Wanneer twee of meer motorreddingboten aan boord geplaatst zijn, moeten deze over stuurboord- en bakboordzijde zoveel mogelijk gelijkmatig zijn verdeeld.

Artikel 59

Reddingboten op tankschepen

Aan boord van tankschepen van 3000 ton en meer, waar zich midscheeps een brug of een dekhuis met accommodatie bevindt, moeten ten minste vier reddingboten, twee op het achterschip en twee midscheeps, zijn geplaatst. De inhoud van de boten midscheeps, moet ongeveer gelijk zijn aan die op het achterschip opgesteld.

Artikel 60

Boten voor gebruik bij „man over boord"

Aan boord van passagiersschepen moet aan weerszijden een boot onder davits voor gebruik bij „man over boord" aanwezig zijn. Deze boten mogen in het algemeen geen grotere lengte hebben dan 8 meter. Zij kunnen als voorgeschreven reddingboten worden aangemerkt, indien zij aan de voor reddingboten gestelde eisen voldoen.

Artikel 61

Inrichting boten en drijvende toestellen

De boten en drijvende toestellen moeten voldoen aan de in de bijlagen XI en XII gegeven voorschriften.

Artikel 62

Plaatsing reddingmiddelen

1. De boten moeten zodanig zijn geplaatst, dat zij ook onder ongunstige omstandigheden, zoals slagzij van het schip tot 15° en aanzienlijke stuur- of koplast, veilig en vlug te water kunnen worden gebracht.

2. De plaatsing van elke boot of van elk drijvend toestel moet zodanig zijn, dat zij de behandeling van andere boten of drijvende toestellen niet bemoeilijkt.

3. De opvarenden moeten snel in de boten kunnen plaats nemen.

4. De aanvullende reddingmiddelen moeten zoveel mogelijk over het schip verdeeld worden opgesteld, zodanig dat zij zo goed mogelijk tegen beschadiging zijn gevrijwaard.

Artikel 63

Opstelling boten

1. Alle boten moeten zodanig zijn opgesteld, dat zij goed zeevast staan en zonder veel inspanning vlug door de bemanning te water kunnen worden gebracht.

2. Zij mogen niet zijn opgesteld bij de boeg van het schip of op een zodanige plaats, dat zij bij het te water brengen in gevaarlijke nabijheid van de schroeven komen.

3. Een boot moet behandeld worden door een eigen stel davits; echter kan voor schepen, bedoeld in artikel 56, onder *(a)* en *(b)* door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een andere wijze van te water laten worden toegestaan.

4. In afwijking van het bepaalde in het vorige lid kunnen aan boord van passagiersschepen en fabrieksschepen bij de walvisvangst, met inachtneming van het bepaalde in artikel 62, de reddingboten boven elkander dan wel in elkander zijn geplaatst.

Indien de boten vóór het te water laten moeten worden gelicht, is het in elkander plaatsen echter uitsluitend geoorloofd, indien voldoende krachtwerktuigen voor dat lichten aanwezig zijn.

5. Wanneer een boot onder een andere boot is geplaatst, moeten goedgekeurde verplaatsbare steunen of andere inrichtingen zijn aangebracht, welke beschadiging van de onderste boot voorkomen.

6. Boten mogen op meer dan één dek zijn geplaatst op voorwaarde, dat doeltreffende maatregelen zijn genomen om te voorkomen, dat op een lager dek geplaatste boten onklaar raken door het te water brengen van boten, welke op een hoger gelegen dek zijn geplaatst.

Artikel 64

Inrichtingen voor het te water brengen van boten

1. Boten aan boord van schepen van minder dan 200 ton, geen passagiersschepen zijnde, moeten onbemand gemakkelijk, vlug en doeltreffend te water kunnen worden gebracht. Schepen, geen passagiersschepen zijnde, van 200 ton en meer moeten voorzien zijn van inrichtingen, waarmede de boten onbemand onder normale omstandigheden door ten hoogste 4 man gemakkelijk, vlug en doeltreffend buitenboord en te water kunnen worden gebracht.

2. Davits moeten op zodanige wijze op één of meer dekken worden opgesteld, dat de daaronder geplaatste boten veilig kunnen worden gestreken zonder hinderlijk te zijn voor de behandeling van andere davits.

De constructie moet voldoen aan de in bijlage XI gegeven voorschriften.

3. Aan boord van passagiersschepen en van schepen, geen passagiersschepen zijnde, van 500 ton en meer, moeten staaldraadlopers met werktuiglijke inrichtingen om de boten te vieren en op te halen worden gebezigd. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan het gebruik van manilla-takels met of zonder lieren toestaan, indien hij daartoe aanleiding vindt.

4. Indien meer dan één reddingboot door hetzelfde stel davits wordt bediend, moeten de lieren voor de lopers, indien deze door krachtwerktuigen worden gedreven, tevens op doelmatige wijze met de hand bewogen kunnen worden, terwijl afzonderlijke takels voor elke reddingboot aanwezig moeten zijn, indien manilla-lopers worden gebezigd.

De inrichtingen moeten het snel en in volgorde te water vieren van de boten verzekeren.

5. Takels, blokken en inrichtingen moeten voldoen aan de in bijlage XI gegeven voorschriften.

6. Aan boord van alle schepen, waar het sloependek meer dan 4,60 meter boven de grootste toegestane diepgang in zeewater ligt, moeten de reddingboten voorzien zijn van glijspanten of daarmede gelijk te stellen inrichtingen van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type.

Artikel 65

Stellen davits en daaraan verbonden reddingboten aan boord van passagiersschepen

1. Passagiersschepen moeten naar gelang van de lengte voorzien zijn van een aantal stellen davits en daaraan verbonden reddingboten, als in bijlage XI is voorgeschreven.

2. Passagiersschepen, welke worden gebezigd voor het vervoer van pelgrims en van grote aantallen passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, in de in bijlage XII aangegeven gebieden, mogen, in afwijking van het in lid 1 bepaalde, naar gelang van de lengte van het schip voorzien zijn van een aantal stellen davits en daaraan verbonden reddingboten, als in bijlage XII is omschreven.

Artikel 66

Draagbaar radiotelegraaftoestel voor reddingboten

Aan boord van schepen van 500 ton en meer, geen passagiersschepen zijnde, en van alle passagiersschepen met minder dan 20 reddingboten, moet ten behoeve van de reddingboten ten minste één draagbaar radiotelegraaftoestel aanwezig zijn, dat voldoet aan de in bijlage XIII gestelde eisen. Het moet geheel volledig met bijbehorende uitrusting in de kaartenkamer of op een andere geschikte plaats bedrijfsklaar gereed worden gehouden. Op reizen van beperkte duur kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van deze eis vrijstelling verlenen.

Artikel 67

Noodsignalen

1. Aan boord van alle schepen moeten de nodige middelen aanwezig zijn om, zowel bij dag als bij nacht, doelmatige noodsignalen te kunnen geven.

2. Aan boord van alle passagiersschepen en van andere schepen van 500 ton en meer moeten hieronder begrepen zijn ten minste drie valschermsignalen, welke op grote hoogte een helder rood licht kunnen geven.

§ 2. *Veiligheidsmiddelen*

Artikel 68

Oliestorten; lijnwerptoestel, stormladder, loodsladder

1. Aan boord van elk schip moeten geschikte middelen of inrichtingen voor het storten van golfstillende olie en een voldoende hoeveelheid traan of plantaardige olie aanwezig zijn, waarbij rekening moet worden gehouden met de lengte van het schip, de duur en de aard van de te ondernemen reis.

2. Schepen, geen passagiersschepen zijnde, van 500 ton en meer en alle passagiersschepen moeten zijn voorzien van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd lijnwerptoestel. Het

toestel moet met redelijke trefzekerheid een lijn kunnen schieten over een afstand van ten minste 230 meter. Bij het lijnwerptoestel moeten ten minste vier projectielen en vier lijnen aanwezig zijn. Een duidelijke gebruiksaanwijzing moet bij het toestel zijn aangebracht.

3. Schepen van 200 ton en meer en passagiersschepen moeten zijn voorzien van een stormladder van toereikende lengte, welke voldoet aan redelijkerwijs daaraan te stellen eisen.

4. Schepen van 500 ton en meer en alle passagiersschepen moeten zijn voorzien van een deugdelijke loodsladder van voldoende lengte en sterkte en met voldoend brede treden. De ladder moet zo nodig voorzien zijn van een voldoend aantal spreiders. Twee stevig bevestigde handleiders moeten te zamen met de loodsladder gebruikt worden.

Artikel 69

Brandblusmiddelen. Veiligheidslampen

1. Aan boord van elk schip moeten, behalve de in artikel 41 bedoelde vaste inrichtingen ter vermindering van brandgevaar en vaste brandblusmiddelen, tevens brandblusmiddelen aanwezig zijn, volgens de in bijlage V gegeven voorschriften.

2. Aan boord van motorschepen en van schepen, ingericht of gebezigd voor het vervoer van brandbare vloeistoffen, moeten één of meer deugdelijke veiligheidslampen aanwezig zijn om te gebruiken in ruimten, waar dampen, welke tot een ontploffing aanleiding kunnen geven, kunnen worden verwacht.

Artikel 70

Gereedschap en materiaal voor aan boord uit te voeren herstellingen

1. Aan boord van werktuiglijk voortbewogen schepen moeten gereedschap, materiaal en verwisselstukken in voldoende hoeveelheid aanwezig zijn, om op zee noodherstellingen aan de werktuigen, de ketels, de stuurinrichting en de electrische installatie te kunnen uitvoeren.

2. Aan boord van schepen, waar de ketels met steenkolen worden gestookt, moet een zodanig aantal roosterijzers in reserve aanwezig zijn, dat van elke hoofdstoomketel ten minste één der vuren van een nieuw rooster kan worden voorzien.

3. Alle passagiersschepen en alle andere werktuiglijk voortbewogen schepen met een daarvoor geschikte electrische installatie, met uitzondering van tankschepen, moeten een electrische boor, waarmede gaten van 16 millimeter diameter kunnen worden geboord, aan boord hebben. De boor moet op alle plaatsen, waar brand verwacht kan worden, gebezigd kunnen worden.

Artikel 71

Presennings

Voor elk luikhoofd op een blootgestelde plaats op het dek, van welks bovenkant het vrijboord wordt gemeten en voor elk blootgesteld

luikhoofd op een dek van de bovenbouw, zomede voor elk luikhoofd in het vrijboorddek binnen een bovenbouw, welke van de in artikel 45 van bijlage IV bedoelde middelen tot afsluiting der tweede klasse of van middelen tot afsluiting minder doeltreffend dan die der tweede klasse zijn voorzien, moeten ten minste twee in goede toestand verkerende presennings, ondoordringbaar voor water en voldoende sterk, aanwezig zijn. Het materiaal moet gegarandeerd vrij van jute zijn, terwijl de minimum eisen voor kwaliteit en gewicht door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden vastgesteld.

Artikel 72

Vistuig

1. Aan boord van vissersvaartuigen moeten de voor het visserijbedrijf bestemde inrichtingen en vaste toestellen zodanig zijn geconstrueerd en opgesteld, dat zij geen gevaar opleveren voor de veiligheid der opvarenden.

2. Het lopend vistuig, de masten, het staand en het lopend want, het los- en laadgerei aan boord van vissersvaartuigen, moeten voldoende sterk zijn en in goede staat verkeren.

3. De bij het in lid 2 bedoelde tuig behorende blokken moeten voldoende sterk zijn en zodanig zijn uitgevoerd en aangebracht, dat zij geen gevaar opleveren voor de veiligheid der opvarenden.

Artikel 73

Genees-, heel-, verband- en ontsmettingsmiddelen

1. Aan boord van elk schip, waarop een geneeskundige gemonsterd is, moet, wat betreft de aanwezigheid van genees-, heel-, verband- en ontsmettingsmiddelen, voldaan zijn aan het bepaalde in de Wet van de 1ste Juni 1865, *Staatsblad* No. 60, regelende de uitoefening der geneeskunst, zoals deze sedert is gewijzigd.

2. Aan boord van elk schip, waarop geen geneeskundige gemonsterd is, moeten genees-, heel-, verband- en ontsmettingsmiddelen en een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aangewezen handleiding voor het gebruik daarvan aanwezig zijn volgens de voorschriften, vervat in bijlage XIV.

§ 3. *Hulpmiddelen bij de navigatie*

Artikel 74

Zeekaarten, enzovoort

1. Aan boord van elk schip moeten de zeekaarten, welke nodig zijn voor de te ondernemen reis, aanwezig zijn en in goede staat verkeren. De zeekaarten moeten van een voldoend groot bestek zijn om er behoorlijk op te kunnen navigeren en moeten worden bijgehouden aan de hand van de „Berichten aan Zeevarenden". Zeekaarten, welke te zeer verouderd zijn om behoorlijk te worden bijgewerkt, worden geacht niet in goede staat te verkeren.

Stroomkaarten voor de Noordzee en het Kanaal moeten op alle schepen aan boord zijn, tenzij zij niet nodig zijn voor de te ondernemen reis.

Tevens moeten twee passers en een stel van twee driehoeken of een parallellineaal aan boord zijn.

2. Aan boord van elk schip moeten bijgewerkte lichtenlijsten van de kusten, welke op de voorgenomen reis in zicht kunnen komen, aanwezig zijn.

3. Aan boord van schepen van meer dan 100 ton moeten bijgewerkte zeemansgidsen of zeilaanwijzingen, welke nodig zijn voor de te ondernemen reis, alsmede een zeemansalmanak, aanwezig zijn.

Artikel 75

Kompassen

1. Aan boord van zeilschepen van minder dan 200 ton, stoom- en motorvissersvaartuigen van minder dan 100 ton, schepen in de Wad- en Sontvaart en sleepboten, uitsluitend gebezigd in de vaart langs de Franse, Belgische, Nederlandse en Duitse kust van Duinkerken tot aan het Kaiser-Wilhelmkanaal en in de Wad- en Sontvaart, moet ten minste één, en aan boord van elk ander schip moeten ten minste twee goed werkende magnetische kompassen, welke op vaste plaatsen zijn opgesteld, aanwezig zijn. Deze plaatsen moeten met het oog op het gebruik doelmatig en zodanig zijn gekozen, dat de kompassen geen hinderlijke storing ondervinden van in de nabijheid geplaatste ijzermassa's. Hiertoe moet tijdig het advies van één der filiaalinrichtingen van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut of van een bevoegd persoon worden ingewonnen.

2. Aan boord van schepen, voorzien van twee of meer kompassen, moet ten minste één der kompassen zodanig zijn geplaatst, dat men van de plaats, waar dit kompas is opgesteld, vrij uitzicht heeft over ten minste 24 streken van de horizon. Zulk een kompas moet voorzien zijn van een peilinrichting, welke door een bevoegd persoon op haar juistheid is onderzocht.

Aan boord van schepen moet bij aanleg van electrische leidingen in de nabijheid van kompassen rekening worden gehouden met het daaromtrent in artikel 11 van bijlage VI bepaalde.

3. Aan boord van schepen, welke van staal of ijzer zijn gebouwd, of waar zich belangrijke ijzermassa's aan boord bevinden, moeten de kompassen door een bevoegd persoon behoorlijk gecompenseerd zijn en moeten, blijkens een te vertonen stuurtafel, de fouten van het kompas of, indien meer kompassen aan boord zijn opgesteld, van ten minste twee kompassen bekend zijn. Vóór de compensatie moeten de kompassen, kompasrozen en onderdelen door de bevoegde persoon op hun deugdelijkheid zijn onderzocht.

4. Tenzij uit de aantekeningen van de kapitein blijkt, dat de fouten der kompassen in zee door waarnemingen geregeld worden gecontroleerd en zij binnen redelijke grenzen blijven, moet, telkenmale wanneer de ambtenaar van de Scheepvaartinspectie dit nodig oordeelt, zodanige contrôle binnenslands door een bevoegd persoon worden verricht.

5. De aanwijzing van de in de leden 1, 2, 3 en 4 bedoelde bevoegde personen geschiedt door Onze Minister.

6. In afwijking van het in lid 1 bepaalde, mogen de daarin bedoelde magnetische kompassen, met uitzondering van één kompas, door gyroscopische kompassen worden vervangen.

Artikel 76

1. Aan boord van elk schip moeten ten minste één kijker en ten minste één hoekmeetinstrument aanwezig zijn, die door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende deskundige moeten zijn goedgekeurd. De fouten van het hoekmeetinstrument moeten door die deskundige met een nauwkeurigheid van ten minste één minuut zijn bepaald. Dit hoekmeetinstrument behoeft niet aan boord te zijn van schepen, welker reizen beperkt blijven tot de vaart langs de Oostkust van de Noordzee van Calais tot het Aggerkanaal, zomede in de Oostzee tot de lijn Gothenburg—Frederikshaven. Nautische instrumenten

2. Aan boord van schepen van 150 ton en meer moet ten minste één deugdelijk uurwerk aanwezig zijn, waarvan stand en gang bekend zijn en dat goedgekeurd is door één der filiaalinrichtingen van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, of door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende deskundige.

3. Aan boord van elk schip moet een barometer aanwezig zijn, gecontroleerd en goedgekeurd door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende deskundige.

4. Aan boord van elk schip moeten een handlood met gemerkte lijn, een doelmatig werktuigelijk lodingstoestel, geschikt om diepten tot ten minste 100 vadem te meten en een betrouwbare log aanwezig zijn.

Het lodingstoestel kan op schepen van minder dan 500 ton en op alle overige schepen, welker reizen zich van Nederland uit niet verder uitstrekken dan de Oostzee, de Noordzee tot de 61ste breedtegraad en tot de lijn Orkaden—Shetland eilanden in het Westen, het Kanaal, het Kanaal van Bristol, het St. George Kanaal en de Ierse Zee tot de lijn van Kaap St. Mathieu, ten Westen rond de Scilly eilanden, naar Carnsore Pt. in het Zuiden en in het Noorden tot de lijn van Inishowen Hd. naar Islay (Ardmore Pt.), van Islay (Rhuda Mhail), langs de Oostkust van Colonsay, naar Mull (Loch Buie) en van Mull (Java Pt.) naar Schotland (Barony Pt.), worden vervangen door een zwaar lood met gemerkte lijn, waarvan de lengte afhankelijk is van de diepte der te bevaren wateren.

5. *(a)* Alle schepen van 1600 ton en meer moeten voorzien zijn van een goedgekeurde richtingzoeker, als omschreven in bijlage XIII.

(b) Het peilraam moet, voor zover zulks practisch uitvoerbaar is, zo dicht mogelijk bij het vlak van kiel en stevens worden opgesteld en tevens zo ver mogelijk van grote beweegbare metalen voorwerpen

en geleiders, zoals laadbomen, staalkabels en de scheepsantennes, verwijderd zijn.

Ter vermijding van soms grote fouten moet er voorts in het bijzonder tegen worden gewaakt, dat geleiders aan dek zodanig worden gespannen of onderling verbonden, dat zij gezamenlijk min of meer grote, gesloten kringen vormen.

(c) Een verklikkerlamp, welke gaat branden als de scheepsantennes geïsoleerd zijn, moet op een geschikte plaats in of nabij de ontvanger van de richtingzoeker zijn aangebracht.

(d) Alle richtingzoekers moeten bij eerste opstelling aan boord door deskundigen, erkend door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, worden gecalibreerd.

(e) Een certificaat, hetwelk in een grafiek de correctie aangeeft, welke op de afgelezen peiling moet worden toegepast om de ware peiling ten opzichte van de kiellijn te verkrijgen, moet door de deskundige, die het calibreren verricht, worden ondertekend en verstrekt; deze grafiek moet voor onmiddellijk gebruik bij de richtingzoeker aanwezig zijn.

(f) De juistheid van de correctie-grafiek moet ieder jaar worden geverifieerd. Bovendien en in het bijzonder moet die verificatie plaats hebben, telkenmale wanneer in de positie van enige antenne, dan wel van enige constructie aan dek, veranderingen zijn aangebracht, welke de nauwkeurigheid van de richtingzoeker merkbaar zouden kunnen beïnvloeden.

Voorts moet de nauwkeurigheid van de richtingzoeker regelmatig worden gecontroleerd. De uitkomsten van iedere verificatie van de correctie-grafiek en van iedere contrôle op de nauwkeurigheid van een genomen radiopeiling, moeten in een daartoe aan te leggen peilingboekje worden aangetekend.

Indien de uitkomsten van een verificatie daartoe aanleiding geven, dient de bestaande correctie-grafiek door een nieuwe te worden vervangen.

(g) Tussen de richtingzoeker en de brug moet een doeltreffende verbinding aanwezig zijn.

Artikel 77

Seinlamp, Internationaal Seinboek

1. Schepen van 150 ton en meer moeten een dagseinlamp aan boord hebben, welke aan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde eisen voldoet.

2. Schepen van 500 ton en meer moeten het Internationaal Seinboek en een volledig stel seinvlaggen aan boord hebben.

Artikel 78

Toepassing op gesleepte schepen

De voorschriften van de artikelen 74 tot en met 77 zijn niet van toepassing op gesleepte schepen, met dien verstande, dat, indien het

gesleepte schip bemand is, een lood met gemerkte lijn van voldoende lengte aan boord moet zijn en moet worden voldaan aan het bepaalde in het eerste lid van artikel 77.

§ 4. *Hulpmiddelen ter voorkoming van aanvaringen*

Artikel 79

1. Aan boord van elk schip moeten de hulpmiddelen om te kunnen voldoen aan de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee aanwezig zijn. Hulpmiddelen ingevolge aanvaringsreglementen

Indien de daarin voorgeschreven lantaarns voor electrisch licht zijn ingericht, moet een stel lantaarns met olieverlichting als reserve aan boord zijn, tenzij de inrichting zodanig is, dat steeds op electrische verlichting kan worden gerekend. De lantaarns, ingericht voor olieverlichting, moeten vanaf het dek gehesen kunnen worden.

2. De eisen, waaraan de in lid 1 bedoelde middelen moeten voldoen, zijn aangegeven in bijlage XV.

3. Aan boord van elk schip, dat de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan, bevaart, moeten bovendien de hulpmiddelen aan boord zijn, welke nodig zijn om aan de voorschriften van het Binnenaanvaringsreglement te kunnen voldoen.

4. De schermen van de boordlantaarns moeten zijn geplaatst en ingericht, als in de in lid 1 genoemde bepalingen is aangegeven.

5. De in lid 1 bedoelde lantaarns en voor zover nodig hun onderdelen, moeten gemerkt zijn en voorzien zijn van een certificaat afgegeven door een der filiaalinrichtingen van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut of door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkend deskundige, welk certificaat moet inhouden, dat de lantaarns deugdelijk zijn en voldoen aan de voorschriften van de in lid 1 genoemde bepalingen.

Artikel 80

De fluiten en sirenen tot het geven van seinen moeten zodanig zijn ingericht, dat zij, wanneer zij gebruikt moeten worden, steeds gereed zijn om onmiddellijk goed geluid te geven. Zij moeten op voldoende hoogte en zodanig geplaatst zijn, dat het geluid zo min mogelijk wordt onderschept. De stoomleiding naar een fluit of sirene moet behoorlijk zijn geisoleerd. Fluiten en sirenen

§ 5. *Radio-inrichtingen*

Artikel 81

1. Alle passagiersschepen en voorts alle andere schepen van 1600 ton en meer, met uitzondering van gesleepte schepen, moeten met een radiotelegraafinstallatie zijn uitgerust. Verplichting radiotelegraaf- en -telefooninstallatie

2. Alle schepen van 500 ton en meer, doch kleiner dan 1600 ton, geen passagiersschepen zijnde en niet gesleept wordende, moeten hetzij met een radiotelegraaf-, hetzij met een radiotelefooninstallatie zijn uitgerust.

3. Van de in de voorgaande leden gestelde eisen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor schepen, welke geen internationale reis maken, geheel of gedeeltelijk vrijstelling verlenen.

Artikel 82

Radiotelegraaf- en- telefoonstations

1. Het radiotelegraaf- en/of het radiotelefoonstation moeten zo veilig mogelijk in het bovendeel van het schip en zo hoog boven de bovenste lastlijn als praktisch mogelijk is, zijn opgesteld.

2. *(a)* De radiotelegraafinstallatie moet zijn opgesteld in een afzonderlijke radiohut, welke zodanig moet zijn gelegen, dat de goede ontvangst van radioseinen niet hinderlijk wordt gestoord door van buiten komende geluiden.

(b) De afmetingen van de radiohut moeten zodanig zijn, dat naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de daarin geplaatste installatie behoorlijk kan worden bediend en onderhouden.

(c) De radiohut moet op doeltreffende wijze kunnen worden geventileerd en drooggestookt.

3. De radiotelefooninstallatie moet, voor zover dit volgens het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie praktisch uitvoerbaar is, tenzij zij in de radiohut is geplaatst, zijn opgesteld in een afzonderlijke ruimte. Bij een opstelling op de brug moeten voorzieningen worden getroffen, waardoor de installatie 's nachts bediend kan worden zonder dat het houden van goede uitkijk door uitstralend licht gehinderd wordt.

4. Tussen de radiohut en de commandobrug moet door middel van een spreekbuis of telefoon of op andere doeltreffende wijze een rechtstreekse verbinding bestaan, waarlangs in beide richtingen op doeltreffende wijze opgeroepen en gesproken kan worden; bij het gebruik van een telefoonverbinding moet deze onafhankelijk zijn van het scheepstelefoonnet.

5. Een rechtstreekse verbinding, als in het vorige lid bedoeld, moet aanwezig zijn tussen het radiotelefoonstation en de brug, tenzij de radiotelefooninstallatie op de brug dan wel in de radiohut is opgesteld.

6. Ten aanzien van vissersvaartuigen, uitgerust met een radiotelegraaf- en/of -telefooninstallatie, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geheel of gedeeltelijk vrijstelling verlenen van het in de leden 1 en 2 van dit artikel bepaalde.

7. Alle maatregelen moeten worden getroffen om de oorzaken van radiostoringen tengevolge van electrische- en andere apparaten aan boord zoveel mogelijk op te heffen en om die storingen te onderdrukken.

Artikel 83

Luisterdienst

1. Aan boord van een schip, dat krachtens artikel 81 uitgerust moet zijn met een radiotelegraafinstallatie, moet buitengaats door een be-

voegd radiotelegrafist door middel van hoofdtelefoons geluisterd worden op de in de middenfrequentieband voor radiotelegrafie voorgeschreven noodfrequentie, gedurende de ondervolgende tijden:

I. indien het niet is uitgerust met een goedgekeurd auto-alarmtoestel:

gedurende de gehele duur van de reis;

II. indien het is uitgerust met een goedgekeurd auto-alarmtoestel:

(a) indien het een passagiersschip ingericht voor het vervoer van meer dan 250 passagiers is:

ten minste 16 uur per etmaal, tenzij de reisduur tussen twee havens korter is dan 16 uur, in welk geval met ten minste 8 uur kan worden volstaan;

(b) indien het een passagiersschip, ingericht voor het vervoer van 250 passagiers of minder, of een vrachtschip van 1600 ton of meer is:

ten minste 8 uur per etmaal, of zoveel korter dan de reisduur minder dan 8 uur bedraagt; voor een vrachtschip van 1600 ton of meer doch minder dan 5500 ton, waar uit hoofde van bijzondere omstandigheden de luisterdienst niet gedurende ten minste 8 uur per etmaal kan worden verricht, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een afwijkende tijdsduur bepalen, welke ten minste in totaal 2 uur per etmaal bedraagt;

(c) indien het een vrachtschip van minder dan 1600 ton betreft: gedurende de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bepaalde tijdsduur.

De luistertijden moeten bij voorkeur worden onderhouden gedurende de tijden, welke voor de radiotelegraafdienst in het Radio-Reglement zijn voorgeschreven.

2. De radiotelegrafist mag het voorgeschreven luisteren op de noodfrequentie onderbreken gedurende de tijd, dat hij het verkeer op andere frequenties afhandelt of andere direct met de radio verband houdende werkzaamheden moet verrichten, doch alleen indien het hem onmogelijk is op andere wijze, bijvoorbeeld door middel van gesplitste hoofdtelefoons of een luidspreker, zelf te blijven luisteren. Indien dit persoonlijk luisteren in de praktijk onuitvoerbaar is, moet het auto-alarmtoestel, indien aan boord aanwezig, in werking worden gesteld. Het in dit lid bepaalde ontheft het schip niet van het nakomen van de in het Radio-Reglement vervatte voorschriften betreffende de „stilte-perioden”.

3. Aan boord van schepen moet, wanneer het schip buitengaats is, het auto-alarmtoestel, indien het schip hiermede is uitgerust, voortdurend zijn ingeschakeld, tenzij een radiotelegrafist op wacht is.

Wanneer de radiotelegrafist van wacht gaat, moet hij het auto-alarmtoestel in werking stellen, de goede werking nagaan en de wachthebbende stuurman daaromtrent rapporteren.

Buitengaats moet het toestel ten minste eenmaal per 24 uur worden beproefd.

4. Aan boord van een schip, dat krachtens artikel 81 uitgerust moet zijn met een radiotelefooninstallatie, moet buitengaats door een bevoegd radiotelegrafist, dan wel door een houder van een bijzonder certificaat als radiotelegrafist of een bevoegd radiotelefonist geluisterd worden op de in de middenfrequentieband voor radiotelefonie voorgeschreven noodfrequentie, gedurende de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgestelde tijden.

Artikel 84

Eisen voor het radiostation en voor de radiotoestellen

Behalve aan de eisen, welke voortvloeien uit het van kracht zijnd Internationaal Verdrag betreffende de Verreberichtgeving en uit andere op het gebied der radio gesloten internationale verdragen of overeenkomsten, waartoe Nederland is of zal zijn toegetreden, moeten het radiostation, de radiotelegraaf- en radiotelefooninstallaties, en de richtingzoeker voldoen aan de eisen gesteld in bijlage XIII.

§ 6. *Niet-voorgeschreven uitrusting*

Artikel 85

Deugdelijkheid niet-voorgeschreven uitrusting

1. Wanneer uitrusting op het gebied van reddingmiddelen, veiligheidsmiddelen, hulpmiddelen bij de navigatie en radio-inrichtingen aan boord is, welke niet in dit hoofdstuk is voorgeschreven, moet deze voor het doel geschikt zijn en in deugdelijke toestand verkeren.

2. Voor zover het een in bijlage XIII met name genoemd radiotoestel en de radarinstallatie betreft, moeten deze zowel aan de in die bijlage als aan de overige in artikel 84 genoemde eisen voldoen.

3. De eigenaar moet kennis geven aan het betrokken districtshoofd van de Scheepvaartinspectie, indien aan boord een niet-voorgeschreven electronisch toestel voor de navigatie wordt geplaatst, voor de aanleg en het gebruik waarvan geen machtiging ingevolge de geldende Telegraaf- en Telefoonwet wordt geëist.

HOOFDSTUK VI

Bemanning

Artikel 86

Algemeen voorschrift

1. Elk schip moet voldoende bemand zijn met voor zijn taak berekend personeel, waarvan elk lid lichamelijk geschikt is voor de hem opgedragen werkzaamheden, een en ander in verband met de veiligheid van het schip.

2. Ter nakoming van het in het eerste lid gegeven voorschrift moeten onder andere:

(a) kapitein, stuurlieden en machinisten voldoen aan de bepalingen van de Wet op de Zeevaartdiploma's 1935, of, indien het zeevissersvaartuigen betreft, aan die, gesteld in de Wet op de Zeevisvaartdiploma's 1935;

(*b*) radiotelegrafisten en radiotelefonisten voldoen aan de vereisten, gesteld in het 4e en 5e lid van artikel 90;

(*c*) volmatrozen in het bezit zijn van het in artikel 88 omschreven diploma;

(*d*) gediplomeerde sloepsgasten voldoen aan de eisen gesteld in het 2e en 3e lid van artikel 89;

(*e*) wat het aantal schepelingen betreft, de voorschriften van de artikelen 87, 89, eerste lid en 90, eerste, tweede en derde lid worden gevolgd.

Artikel 87

Minimum aantal bemanning

1. Aan boord van zeilschepen moet de bemanning talrijk genoeg zijn voor de behandeling van het tuig.

2. Aan boord van stoom- of motorschepen moet de bemanning voldoende groot zijn om aan dek op elke zeewacht, behalve de kapitein of stuurman, chef van de wacht, ten minste beschikbaar te kunnen hebben:

(*a*) indien niet groter dan 400 ton, één persoon;

(*b*) indien groter dan 400 ton, doch niet groter dan 800 ton, één roerganger en één uitkijk;

(*c*) indien groter dan 800 ton, één roerganger, één uitkijk en nog één persoon.

3. Aan boord van stoom- en motorschepen moet, behoudens het bepaalde in lid 6, op elke zeewacht in de machine- of motorkamer ten minste één persoon aanwezig zijn, die met de bediening van de voortstuwingsinrichting vertrouwd is.

4. Aan boord van stoomschepen moet de bemanning voldoende groot zijn om in de machinekamer op elke zeewacht ten minste beschikbaar te hebben:

(*a*) indien het verwarmd oppervlak van de hoofdstoomketels niet meer dan 200 vierkante meter bedraagt, één persoon;

(*b*) indien het verwarmd oppervlak van de hoofdstoomketels meer dan 200 vierkante meter, doch niet meer dan 375 vierkante meter bedraagt, twee personen, met dien verstande, dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, indien de omstandigheden hem daartoe aanleiding geven, kan toestaan, dat dit aantal tot één wordt beperkt, in welk geval boven het benodigde aantal één persoon als reserve aan boord beschikbaar moet zijn;

(*c*) indien het verwarmd oppervlak van de hoofdstoomketels meer dan 375 vierkante meter, doch niet meer dan 1300 vierkante meter bedraagt, twee personen;

(*d*) indien het verwarmd oppervlak van de hoofdstoomketels meer dan 1300 vierkante meter, doch niet meer dan 2000 vierkante meter bedraagt, drie personen;

(*e*) indien het verwarmd oppervlak van de hoofdstoomketels meer dan 2000 vierkante meter, doch niet meer dan 3000 vierkante meter bedraagt, vier personen;

(*f*) indien het verwarmd oppervlak van de hoofdstoomketels meer dan 3000 vierkante meter bedraagt, vijf personen.

5. Aan boord van stoomschepen moet, in verband met het aantal ketels, het aantal vuren, de soort van brandstof en de stookinrichting een voldoend aantal stokers aanwezig zijn, om in normaal bedrijf voldoende stoom voor de voortstuwings- en hulpwerktuigen te kunnen opwekken.

6. Aan boord van motorschepen van minder dan 400 ton, waar de motor van dek bediend kan worden, kan in afwijking van het in lid 3 bepaalde:

(*a*) indien het vermogen van de voortstuwingsmotor 125 rempaardekrachten of minder bedraagt, worden toegestaan, dat geen afzonderlijk persoon voor de bediening van de motor aan boord aanwezig is, doch dat hiermede iemand van het dekpersoneel wordt belast, mits deze voldoende daarmede bekend is;

(*b*) indien het vermogen van de voortstuwingsmotor meer dan 125 rempaardekrachten, doch minder dan 225 rempaardekrachten bedraagt, met de aanwezigheid aan boord van één persoon, die met de bediening van de motor vertrouwd en daarmede in het bijzonder belast is, worden volstaan.

7. Aan boord van motorschepen moet, behoudens het bepaalde in het vorige lid, de bemanning voldoende groot zijn om in de motorkamer op elke zeewacht ten minste beschikbaar te hebben:

(*a*) indien het vermogen van de voortstuwingsmotor 400 rempaardekrachten of minder bedraagt, één persoon;

(*b*) indien het vermogen meer dan 400, doch niet meer dan 750 rempaardekrachten bedraagt, twee personen, met dien verstande, dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan toestaan, dat dit aantal tot één wordt beperkt, in welk geval boven het benodigde aantal één persoon als reserve aan boord beschikbaar moet zijn;

(*c*) indien het vermogen meer dan 750, doch niet meer dan 2500 rempaardekrachten bedraagt, twee personen;

(*d*) indien het vermogen meer dan 2500, doch niet meer dan 6000 rempaardekrachten bedraagt, drie personen;

(*e*) indien het vermogen meer dan 6000 rempaardekrachten bedraagt, vier personen.

8. De in lid 6 en 7 genoemde rempaardekrachten worden gerekend zonder overbelasting van de motor en worden voor elke motor door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld.

9. De ambtenaren van de Scheepvaartinspectie zijn bevoegd, met het oog op de inrichting, grootte of bestemming van het schip, aanvulling van het wachtdoend personeel aan dek en in de machinekamer voor te schrijven.

Artikel 88

Diploma als volmatroos

1. Gelegenheid wordt geboden tot het verkrijgen van een diploma van vakbekwaamheid als volmatroos.

2. De eisen, waaraan moet worden voldaan ter verkrijging van het in het eerste lid bedoelde diploma, de wijze van verkrijging van dit diploma en hetgeen verder op dit diploma betrekking heeft, zijn omschreven in bijlage XVI.

Artikel 89

Gediplomeerde sloepsgasten

1. Aan boord van passagiersschepen moeten voor elke reddingboot, die aan boord geplaatst is, ten minste twee gediplomeerde sloepsgasten aanwezig zijn, indien de reddingboot voor minder dan 41 personen is bestemd, drie, indien deze voor 41 tot en met 61, vier, indien de boot voor 62 tot en met 85 en vijf, indien zij voor meer dan 85 personen is bestemd.

2. Onder gediplomeerd sloepsgast wordt verstaan elk lid der bemanning, aan wie een diploma als sloepsgast of een diploma als volmatroos is afgegeven.

3. De eisen, waaraan moet worden voldaan ter verkrijging van een diploma als sloepsgast, de wijze van verkrijging van dit diploma en hetgeen verder op deze diploma's betrekking heeft, zijn omschreven in bijlage XVII.

Artikel 90

Radiotelegrafisten en radiotelefonisten

1. Aan boord van schepen, welke van een radiotelegraafinstallatie zijn voorzien, moet een bevoegd radiotelegrafist als chef van het scheepsstation zijn aangewezen.

2. Bovendien moeten buitengaats zoveel bevoegde radiotelegrafisten aan boord zijn, als voor het uitoefenen van de voorgeschreven luisterdienst nodig zijn.

3. Aan boord van schepen, uitgerust met een niet-voorgeschreven radiotelegraafinstallatie, moet hetzij een bevoegd radiotelegrafist, hetzij een houder van een bijzonder certificaat als radiotelegrafist, als chef van het scheepsstation aanwezig zijn.

4. Onverminderd de eisen, welke voortvloeien uit het van kracht zijnde Radio-Reglement, mag als chef van het scheepsstation aan boord van pelgrimsschepen slechts optreden een bevoegd radiotelegrafist met een diensttijd aan boord van ten minste zes maanden.

Deze diensttijd kan ook in een andere functie dan die van radiotelegrafist zijn verkregen.

5. Aan boord van schepen, welke van een radiotelefooninstallatie zijn voorzien, moet een bevoegd radiotelegrafist, dan wel een houder van een bijzonder certificaat als radiotelegrafist, of een bevoegd radiotelefonist als chef van het scheepsstation zijn aangewezen.

6. Onder bevoegd radiotelegrafist of bevoegd radiotelefonist wordt verstaan de houder van een geldig certificaat als radiotelegrafist of als -telefonist, uitgereikt overeenkomstig de bepalingen

van het Radio-Reglement, met uitzondering van de houder van een bijzonder certificaat als radiotelegrafist.

7. Zonder toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie mag noch de kapitein, noch de eerste machinist en indien twee of meer stuurlieden aan boord zijn, noch de eerste stuurman als radiotelegrafist of als radiotelefonist optreden.

Artikel 91

Wacht door gediplomeerden

1. Indien aan boord twee of meer gediplomeerden voor de dekdienst of twee of meer gediplomeerden voor de machinedienst aanwezig zijn, moet als chef van de zeewacht, zowel aan dek, als in de machinekamer, steeds een gediplomeerde optreden. Zij, die krachtens dispensatie de plaats van een gediplomeerde innemen, worden voor de toepassing van dit voorschrift als gediplomeerden beschouwd.

2. Zij, die minder dan één jaar, in welke hoedanigheid ook, aan boord van zeeschepen hebben dienst gedaan, worden bij de toepassing van lid 1 niet medegerekend.

Artikel 92

Geneeskundige verklaringen gezichts- en gehoororgaan.

1. De kapiteins, stuurlieden, machinisten, machinist-stokers en de personen, aan wie aan boord het houden van uitkijk in zee wordt opgedragen (uitkijken), alsmede de ongediplomeerden, aan wie de wacht op de brug of in de machinekamer wordt toevertrouwd, moeten in het bezit zijn van geneeskundige verklaringen van bevoegde deskundigen, inhoudende, dat zij de hiervoor nodige gehoor- en gezichtsscherpte en kleurenonderscheidingsvermogen bezitten. Deze verklaringen moeten, voordat tot de monstering wordt overgegaan en tevens op eerste aanvraag aan de ambtenaar met de monstering belast, worden getoond.

2. Deze verklaringen worden opgemaakt en afgegeven volgens het bepaalde in het reglement op de geneeskundige keuringen, dat als bijlage XVIII bij dit besluit is gevoegd.

3. De in lid 1 bedoelde deskundigen worden door Onze Minister aangewezen.

4. Indien korte tijd vóór het vertrek van een schip de bemanning moet worden aangevuld, kan, indien dringende omstandigheden nopen tot aanmonstering van personen, die niet in het bezit zijn van geneeskundige verklaringen, als in lid 1 bedoeld, daartoe vergunning worden verleend en wel in Nederland en de Nederlandse Antillen door het betrokken districtshoofd van de Scheepvaartinspectie, in Suriname door daartoe van Overheidswege aangewezen ambtenaren en in het buitenland door de consulaire ambtenaar.

Artikel 93

Duur rusttijd

Tenzij uit een oogpunt van veiligheid voor schip en lading daarvan moet worden afgeweken, moet hij, die bij vertrek uit een haven of

van een veilige rede het eerst de wacht betrekt, in de 12 aan deze wacht voorafgaande uren, ten minste 3 uren onafgebroken vrij van dienst zijn geweest.

HOOFDSTUK VII

Uitwatering en diepgang

Artikel 94

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt voor elk schip, met uitzondering van vissersvaartuigen uitsluitend gebezigd voor de visvangst, van baggermaterieel, dat gesleept wordt vervoerd en van dokken en andere soortgelijke drijvende voorwerpen, het minimum vrijboord vast voor de verschillende gebieden, waarin het schip gerechtigd is te varen, voor de verschillende jaargetijden, en zo nodig, voor verschillende toestanden van belading. Uitwaterings- en diepgangsmerken

Hierbij worden de voorschriften, welke in bijlage IV zijn gegeven, in acht genomen. De uitwateringsmerken moeten zijn aangebracht op de wijze als in die bijlage is omschreven.

2. Het berekenen van het vrijboord en het aanbrengen van uitwateringsmerken kan, mits onder toezicht vanwege het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, door de in artikel 7 bedoelde particuliere onderzoekingsbureaux geschieden.

3. Aan boord moet een afschrift van het vrijboordrapport aanwezig zijn.

4. Op voor- en achterschip moeten diepgangsmerken zijn aangebracht, welke het mogelijk maken zowel aan stuur- als aan bakboordzijde de diepgang vóór en achter af te lezen.

Artikel 95

1. Met een schip mag geen deklast hout van meer dan 5 percent van zijn draagvermogen „op zomermerk" worden vervoerd, tenzij voor dat schip een certificaat voor de houtvaart is afgegeven. Houtvaart

2. Voor het verkrijgen van een certificaat voor de houtvaart moet het schip voldoen aan bijzondere voorschriften betreffende de sterkte en de bouw, de inrichtingen aan dek tot het sjorren van de deklast en de beveiliging van de bemanning, alsmede betreffende waarborgen nopens voldoende stabiliteit en bestuurbaarheid.

Deze voorschriften zijn in bijlage IV gegeven.

3. Indien de in lid 1 van dit artikel bedoelde schepen aan de in bijlage IV met het oog op dieper afladen gestelde eisen voldoen, kan overeenkomstig de mede in die bijlage aangegeven regelen een vermindering van vrijboord bij vervoer van deklasten hout van meer dan 5 percent van het draagvermogen „op zomermerk" worden toegestaan. In dat geval moeten de lijnen van de houtvaartuitwatering (houtvaartmerken) zijn aangebracht op de wijze als in die bijlage is omschreven.

HOOFDSTUK VIII

Belading, stuwage en ballasten. Gevaarlijke ladingen

Artikel 96

Algemene eisen

1. Het beladen en het stuwen moeten voldoen aan de eisen van goede zeemanschap, zó dat de stabiliteit noch te gering noch te groot wordt en geen gevaar kan ontstaan, dat de lading of een gedeelte daarvan levendig wordt.

2. Een schip, dat zonder lading of met weinig lading naar zee gaat, moet zo nodig voldoende, goed in het schip geplaatste en doelmatige ballast aan boord hebben. Ballast, welke zou kunnen overgaan, moet hiertegen op afdoende wijze zijn verzekerd.

Artikel 97

Steenkool, eierkolen, steenkool-briketten

1. De ruimte boven een lading steenkool, eierkolen of steenkoolbriketten moet deugdelijk geventileerd kunnen worden. Een luchtstroom door de lading moet worden vermeden.

2. Elke ruimte, waarin de in lid 1 genoemde stoffen zijn geladen, moet zijn voorzien van een voldoend aantal — ten minste twee — luchtkokers, welke gelijkelijk over het voor- en achtereinde van zulk een ruimte zijn verdeeld. Deze luchtkokers moeten aan boord van schepen van meer dan 1000 ton een middellijn van ten minste 30 centimeter hebben en van ten minste 20 centimeter op kleinere schepen. De luchtkokers moeten boven de vaste gedeelten van het schip uitsteken, zodat de vrije toe- en afvoer van lucht niet wordt belemmerd. De kokers moeten voldoende sterk zijn om weerstand te bieden tegen de kracht van overkomend water bij ongunstig weer.

De luchtkokers moeten voorzien zijn van kappen, welke naar of van de wind kunnen worden gedraaid en van deksels, welke er op kunnen worden bevestigd, indien wegens slecht weer de kappen moeten worden afgenomen.

3. Aan boord van schepen van meer dan 200, doch van minder dan 1500 ton, welker reizen zich van Nederland uit verder uitstrekken dan de Oostzee, de Noordzee, de Britse eilanden en de Westkust van Europa, moeten in elke ruimte, waarin de in het eerste lid bedoelde stoffen zijn geladen, de nodige kokers zijn aangebracht om de temperatuur te kunnen opnemen en moeten voor het doel bruikbare thermometers aanwezig zijn. Deze kokers moeten zijn ingericht als in artikel 41, lid 4, is aangegeven.

4. In de ruimten, gevuld met de in lid 1 bedoelde stoffen mag geen vuur aanwezig zijn. Behalve van vast aangebrachte electrische verlichting, die voldoen moet aan de eisen, gesteld in bijlage VI, mag in genoemde ruimten slechts van veiligheidslampen voor de verlichting gebruik gemaakt worden, die voldoen aan de in die bijlage gestelde eisen.

5. Indien in schepen, welke niet in het bijzonder voor het vervoer van steenkool zijn ingericht, eierkolen, nootjes of dergelijke steenkool-

soorten, welke gemakkelijk overgaan, worden geladen, moeten zo nodig gevelingen zijn aangebracht.

Artikel 98

Graan en zaad
Gemakkelijk overgaande lading

1. Bij het laden van gestort graan of zaad, waaronder rijst en peulvruchten zijn begrepen, moet zijn gezorgd, dat de buikdenning dicht is, opdat geen graan of zaad in de vulling kan komen, waardoor de pompen verstopt kunnen geraken.

2. Elke met gestort graan of zaad geheel te beladen ruimte moet van deugdelijk gebouwde „feeders" zijn voorzien. De inhoud van de „feeders" dient tussen 2,5 percent en 8 percent te zijn van de inhoud der ruimte, waarop zij staan.

3. Elke ruimte, bestemd om geheel met gestort graan of zaad beladen te worden, moet van een graandicht langsschot of geveling van voldende sterkte zijn voorzien. Dit schot of deze geveling moet in tussendekken van dek tot dek doorlopen. In de onderruimen moet zulk een geveling doorlopen van de onderkant van het dek naar beneden over een afstand van ten minste een derde van de holte van het ruim, doch niet minder dan 2,44 meter.

Graanschotten of gevelingen moeten steeds tot aan de bovenkant van de „feeders" doorlopen en van vulstukken tussen de dekbalken zijn voorzien. Aan boord van schepen met een breedte van minder dan 6,50 meter kunnen die schotten of gevelingen ook worden weggelaten, indien de schepen van luikhoofden van voldoende inhoud zijn voorzien, zodat deze als „feeders" dienst kunnen doen.

4. In elke ruimte, die gedeeltelijk met gestort graan of zaad is gevuld, moet de lading vlak worden getremd en zeevast worden gestuwd met graan of zaad in zakken of andere geschikte lading tot een hoogte van ten minste 1,22 meter boven de bovenkant van de gestorte lading. De gestorte lading moet vooraf met een vloer van planken zijn bedekt. Bovendien moet in dit geval een langsscheepsschot aanwezig zijn of een gevelingschot worden aangebracht in het vlak van kiel en stevens, dat reikt van de buikdenning of van het dek tot ten minste 0,61 meter boven het gestorte graan.

Het graanschot of de geveling mag worden weggelaten, indien de hoeveelheid graan of zaad niet meer dan een derde van de inhoud van het ruim inneemt. Indien door het ruim een astunnel loopt, mag het schot of de geveling worden weggelaten als de hoeveelheid graan niet meer dan de helft van de inhoud van dat ruim inneemt.

5. In het tussendek van een schip met twee dekken en in het bovenste tussendek van een schip met meer dekken mogen van granen alleen haver, lichte gerst en katoenzaad gestort worden geladen, behoudens in „feeders" staande op de daaronder gelegen ruimte.

6. In een tussendek van een schip met twee dekken en in het bovenste tussendek van een schip met meer dekken mag gestort graan vervoerd worden in één of meer in het bijzonder daarvoor

geconstrueerde afdelingen, welke voorzien zijn van „feeders", overeenkomstig het bepaalde in lid 2, mits het ruim en deze afdelingen volkomen van elkaar zijn gescheiden.

7. De voorschriften van de hierna te noemen lichamen mogen in plaats van die, vervat in de voorafgaande leden van dit artikel worden opgevolgd, indien in de laadhaven uitdrukkelijk de eis wordt gesteld, dat deze met ter zijde stellen van andere voorschriften moeten worden nageleefd.

De lichamen zijn:

(a) het Britse Ministry of Transport;
(b) de Port-Warden of Montreal;
(c) de Board of Underwriters, New-York.

8. Bij het laden van gestorte goederen, welke gevaren van soortgelijke aard met zich brengen, moeten overeenkomstige maatregelen worden getroffen.

Artikel 99

Gevaarlijke stoffen

1. Ten aanzien van het vervoer van de in dit artikel genoemde stoffen gelden de onderscheidenlijk bij iedere groep in de leden 3 tot en met 11 gegeven voorschriften, alsmede de ingevolge het bepaalde in lid 15 door Onze Minister gegeven nadere voorschriften.

2. *(a)* Voor de toepassing van het in lid 3 bepaalde wordt, in afwijking van de omschrijving, gegeven in artikel 1 van dit besluit, onder passagiersschip verstaan een schip, dat meer dan 12 passagiers vervoert.

(b) Voor de toepassing van het in lid 4 tot en met 11 bedoelde wordt, in afwijking van de omschrijving, gegeven in artikel 1 van dit besluit, onder passagiersschip verstaan een schip, dat bestemd is voor het vervoer van een aantal passagiers, hetwelk groter is dan 1/10 van de meetlengte van het schip in voeten.

3. *(a)* Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder „ontplofbare stoffen": vloeibare of vaste stoffen of mengsels van vloeibare stoffen, van vaste stoffen of van een of meer vloeibare met een of meer vaste stoffen, waarin zich, zonder dat toetreding van luchtzuurstof vereist is, onder warmte-ontwikkeling en drukverhoging een scheikundige reactie kan voortplanten, nadat die reactie ergens in die stoffen is aangevangen.

De ontplofbare stoffen worden vermeld in een in klassen en groepen ingedeelde lijst, welke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt vastgesteld.

(b) Ontplofbare stoffen, welke niet zijn vermeld op de in *(a)* genoemde lijst, mogen niet worden vervoerd.

(c) Onverminderd het bepaalde bij de Wet van 26 April 1884 (*Staatsblad* No. 81) en bij de krachtens deze wet uitgevaardigde voorschriften moeten ontplofbare stoffen zeevast worden gestuwd, verwijderd van de stoffen, bedoeld in de leden 4, 5, 7, 8, 9 en 10 en zodanig worden geborgen, dat zij gemakkelijk kunnen worden gewor-

pen of dat de ruimen, waarin zij worden geborgen gemakkelijk met water kunnen worden gevuld en gevuld gehouden.

(d) Indien ontplofbare stoffen in ruimen worden geborgen, moeten deze ruimen goed droog zijn, goed geventileerd kunnen worden en goed afsluitbaar zijn.

Ventilatiekokers van deze ruimen moeten met gaas zijn afgeschermd tegen vonken en moeten zijn voorzien van een stevig metalen kruis tegen het binnendringen door onbevoegden.

Indien ontplofbare stoffen in een ruim worden geborgen, mogen in datzelfde ruim geen stoffen, bedoeld in lid 10, zijn geborgen. Indien mogelijk moeten ook in de aangrenzende ruimen laatstgenoemde stoffen niet worden geladen. Ontplofbare stoffen, welke in ruimen worden geborgen, moeten zover mogelijk verwijderd blijven van de bewoonde gedeelten van het schip, van machine- en ketelruimen, van kolenbergplaatsen en van plaatsen, waar geregeld wordt gewerkt. Zij moeten ten minste 3 meter verwijderd blijven van wanden van ruimen, waarin steenkolen of stoffen, bedoeld in lid 10, geborgen zijn.

Ontplofbare stoffen moeten in ieder compartiment het bovenste deel van de lading uitmaken en moeten door middel van houten kratten, schotten of kleden deugdelijk van de overige lading zijn gescheiden. Indien kratten worden gebruikt, mag de afstand tussen de latten, waaruit deze kratten zijn gemaakt, ten hoogste 10 centimeter bedragen. Aanraking van de colli ontplofbare stoffen met metalen scheepsdelen moet uitgesloten zijn. Ontplofbare stoffen moeten bij voorkeur worden geborgen in ruimen, gelegen vóór de brug.

Op de in dit lid onder *(a)* genoemde lijst wordt aangegeven, welke ontplofbare stoffen op ten minste 2 meter afstand van het scheepsboord moeten worden gestuwd.

(e) Indien ontplofbare stoffen worden gestuwd aan dek, moet zulks op overeenkomstige wijze geschieden als waarop de berging dezer stoffen onder dek plaats vindt. Bovendien moeten zij zodanig worden gestuwd, dat zij niet aan directe bestraling door de zon zijn blootgesteld.

(f) Indien voor het vervoer van ontplofbare stoffen gebruik wordt gemaakt van een kruitkamer, moet deze voldoen aan de eisen gesteld in artikel 100.

(g) Ontplofbare stoffen mogen met passagiersschepen slechts worden vervoerd, indien zij worden geborgen in een kruitkamer of in een dieptank.

Bovendien mogen met passagiersschepen worden vervoerd:

1. veiligheidspatronen en veiligheidshoedjes;

2. kleine hoeveelheden ontplofbare stoffen, ten hoogste 9 kilogram wegende, zonder in kruitkamer of dieptank geborgen te zijn en op passagiersschepen, welke een korte internationale reis ondernemen, ten hoogste 450 kilogram ontplofbare stoffen in goedgekeurde verpakking aan dek gestuwd.

4. Samengeperste gassen, tot vloeistof verdichte en opgeloste gassen en onder druk in vloeistoffen opgeloste gassen moeten op zodanige wijze worden geborgen, dat de vaten, waarin zij verpakt zijn, niet door rollen of stoten beschadigd kunnen worden. Indien zij geborgen zijn in metalen flessen, moeten deze van staal, aluminium of licht metalen legeringen zijn vervaardigd. De flessen moeten gekeurd zijn. De beproevingsdruk, het tarragewicht en de maximum gebruiksdruk of het vulgewicht moeten op deugdelijke wijze op de fles zijn aangegeven, evenals de data van de eerste en opvolgende keuringen en het waarmerk van het keuringslichaam in het land, waar de laatste beproeving is geschied, indien waarmerken aldaar gebruikelijk is.

Afsluiters van dergelijke flessen moeten door een opschroefbare dop of op andere goedgekeurde wijze permanent zijn beschermd. De beproevingsdruk en de maximum gebruiksdruk of het vulgewicht van vaten, waarin de in dit lid bedoelde stoffen worden geborgen, moeten voldoen aan de eisen, gesteld in het in lid 15 bedoelde boekwerk.

De vaten mogen, indien zij aan dek worden geplaatst, niet aan directe bestraling door de zon zijn blootgesteld en moeten verwijderd blijven van de stoffen, bedoeld in lid 5.

Indien de vaten onder dek worden geplaatst, moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

(a) Zij moeten op een goed geventileerde plaats worden gestuwd;

(b) Er mag geen lading op worden geplaatst;

(c) Zij mogen niet worden geplaatst in ruimen, welke kolen bevatten of grenzen aan ruimen, welke kolen of stoffen, als bedoeld in lid 10, bevatten;

(d) Zij moeten op ten minste 2½ meter afstand van het scheepsboord en van het scheepsvlak verwijderd blijven, welke ruimte met stevige lading opgevuld moet zijn;

(e) Zij moeten op veilige afstand worden geplaatst van schotten, welke aan verwarming kunnen blootstaan en van leidingen, welke warmte kunnen uitstralen;

(f) Zij moeten voldoen aan de voor elk afzonderlijk gas in het in lid 15 bedoelde boekwerk gestelde bijzondere eisen.

De vaten mogen, zowel wanneer zij aan dek als onder dek worden vervoerd, niet in de nabijheid van verblijven worden geplaatst en moeten zover mogelijk verwijderd blijven van stoffen, welke brand gemakkelijk geleiden.

De in dit lid bedoelde stoffen mogen niet in eenzelfde ruimte worden geborgen als stoffen, bedoeld in de leden 3, 5, 7 en 10.

5. Corrosieve en bijtende vloeistoffen en stoffen, welke door opneming van water of vocht uit de lucht in corrosieve of bijtende vloeistoffen kunnen overgaan, als ook stoffen, welke onder normale

omstandigheden corrosieve dampen of nevels kunnen afgeven, moeten in deugdelijke gas- en vochtdichte verpakking, welke niet door de inhoud wordt aangetast, worden vervoerd. Indien de verpakking van deze stoffen uit glas of aardewerk bestaat, moet deze zijn omgeven door een bescherming van metaal, hout of vlechtwerk. Bij vervoer onder dek moeten de stoffen geplaatst worden op een voldoend dikke bedding van gebluste kalk of van een andere stof, welke bij breuk de inhoud van het gebroken vat neutraliseert of opneemt.

De in dit lid bedoelde stoffen mogen niet in eenzelfde ruimte worden geborgen als stoffen, bedoeld in de leden 3, 4 en 8 en voor zover het „sterke zuren" betreft ook niet als die, bedoeld in de leden 6 en 9.

6. *(a)* Giftige, bedwelmende of prikkelende gassen en stoffen, welke hetzij direct, hetzij door inwerking van water of vocht uit de lucht deze gassen kunnen afgeven, moeten in gasdichte verpakking worden vervoerd. Worden deze stoffen onder dek vervoerd, dan moeten zij zijn geplaatst in een ruimte, welke door gasdichte schotten van andere delen van het schip is gescheiden en niet grenst aan bewoonde gedeelten van het schip. Deze ruimte moet goed worden geventileerd. De hier bedoelde stoffen mogen niet in eenzelfde ruimte worden geborgen als stoffen, bedoeld in lid 7, en als „sterke zuren", vallende onder lid 5.

(b) Giftige stoffen, welke geen waarneembare, voor de gezondheid schadelijke, hoeveelheid damp afgeven, moeten zodanig zijn verpakt, dat geen uittreden van de inhoud kan plaatsvinden. Zij mogen niet in de nabijheid van voor menselijk of dierlijk gebruik bestemde stoffen worden geplaatst. De hier bedoelde stoffen mogen niet in eenzelfde ruimte worden geborgen als „sterke zuren", vallende onder lid 5.

7. *(a)* Het vervoer van koolwaterstoffen en vloeibare brandstoffen met een vlampunt van 55° Celsius of lager, welke niet in elke verhouding met water mengbaar zijn, moet geschieden in overeenstemming met de in bijlage VII gestelde eisen. Als vloeibare brandstoffen worden beschouwd vloeistoffen, welke plegen te worden gebruikt om door verbranding warmte, licht of drijfkracht op te wekken.

(b) Andere dan de onder *(a)* genoemde brandbare vloeistoffen met een vlampunt van 55° Celsius of lager, moeten in gesloten metalen vaten of in daarmede uit een oogpunt van veiligheid gelijk te stellen verpakking worden vervoerd. De verpakking moet voldoende ruimte voor uitzetten van de vloeistof laten. Deze brandbare vloeistoffen moeten worden geplaatst op veilige afstand van de huid en van schotten en leidingen, die aan verwarming kunnen blootstaan. Bovendien moeten zij:

1e. Indien zij in elke verhouding met water mengbaar zijn en het vlampunt 21° Celsius of lager is, zo mogelijk als deklading worden gestuwd; zij mogen daarbij niet aan directe bestraling door de zon zijn blootgesteld.

2e. Indien zij niet in elke verhouding met water mengbaar zijn en het vlampunt 21° Celsius of lager is, aan dek worden vervoerd. Kan dit niet geschieden, dan mag het vervoer onder dek plaats hebben onder voorwaarden, nader door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan te geven. Het vlampunt der in dit lid onder *(a)* en *(b)* bedoelde vloeistoffen wordt bepaald bij een barometerstand van 760 millimeter kwik met het toestel van Abel-Pensky.

De in dit lid onder *(a)* en *(b)* bedoelde stoffen mogen niet worden geplaatst in de nabijheid van stoffen, bedoeld in de leden 3, 4, 8, 9 en 10.

(c) Vaste stoffen, welke gemakkelijk tot ontbranding kunnen worden gebracht en welke bij verwarming tot 70° Celsius brandbare gassen kunnen afgeven, moeten in gasdichte verpakking worden vervoerd.

Deze stoffen moeten worden geplaatst op veilige afstand van schotten, welke aan verwarming bloot kunnen staan, en van leidingen, welke warmte kunnen uitstralen. Worden zij aan dek geplaatst, dan mogen zij niet aan directe bestraling door de zon zijn blootgesteld.

De in dit lid onder *(c)* bedoelde stoffen mogen niet in eenzelfde ruimte worden geborgen als stoffen, bedoeld in de leden 3, 4, 8, 9 en 10.

8. Stoffen, welke ten gevolge van opneming van vocht of contact met water spontaan kunnen ontvlammen, dan wel brandbare of giftige gassen kunnen afgeven, moeten gas- en vochtdicht zijn verpakt.

De in dit lid bedoelde stoffen mogen niet in eenzelfde ruimte worden geborgen als stoffen, bedoeld in de leden 3, 5, 7 en 9.

9. Zuurstofrijke stoffen, welke door zuurstofafgifte een brand kunnen onderhouden of bevorderen, moeten, indien zij onder dek worden gestuwd, gemakkelijk te bereiken zijn en zo nodig uit het ruim verwijderd kunnen worden. De verpakking van deze stoffen moet zodanig zijn, dat uittreden van de inhoud afdoende wordt voorkomen.

De in dit lid bedoelde stoffen mogen niet in eenzelfde ruimte worden geborgen als stoffen, bedoeld in de leden 3, 7, 8 en 10 en als „sterke zuren", vallende onder lid 5.

10. *(a)* Stoffen, welke onderhevig zijn aan ontbranding ten gevolge van broei, moeten op veilige afstand worden geplaatst van schotten, welke aan verwarming kunnen blootstaan, en van leidingen, welke warmte kunnen uitstralen. Indien zij niet gasdicht verpakt zijn, moeten zij zo mogelijk zodanig worden gestuwd, dat zij te allen tijde gemakkelijk te bereiken zijn en dat door opmeting van de temperatuur in de lading contrôle mogelijk is.

(b) Stoffen, welke bij contact met lucht in zeer korte tijd aan ontbranding onderhevig zijn, moeten steeds in deugdelijke, gasdichte verpakking worden vervoerd en voor zover onder dek eerst na ver-

kregen toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en volgens door deze te geven aanwijzingen.

De in dit lid bedoelde stoffen mogen niet in eenzelfde ruimte worden geborgen als stoffen, bedoeld in de leden 3, 4, 6, 7 en 9.

11. Stoffen, niet genoemd in de vorige leden, waarvan het vervoer om enigerlei reden gevaar oplevert, moeten worden verpakt en gestuwd overeenkomstig de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gegeven aanwijzingen.

12. *(a)* Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan aanvullende voorschriften geven nopens de stuwage, de verpakking en de te vervoeren hoeveelheden van in dit artikel bedoelde stoffen, indien zulks, met het oog op de bijzondere gevaren, aan het vervoer verbonden, door hem nodig wordt geacht.

(b) Stoffen, waarvan het vervoer om enigerlei reden een gevaar oplevert, dat door de wijze van verpakken en stuwen niet in voldoende mate beperkt kan worden, kunnen, ook al zouden zij door hun aard niet onder een der voorafgaande leden van dit artikel gerangschikt kunnen worden, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van het vervoer per schip worden uitgesloten.

13. Indien een ten vervoer aangeboden stof onder meer dan één lid van dit artikel gerangschikt kan worden, moet met de bepalingen van alle betreffende leden rekening worden gehouden.

De afzender is verplicht, voordat met het laden van een onder dit artikel vallende stof een aanvang wordt gemaakt, tijdig van het aangeboden vervoer schriftelijk kennis te geven aan de kapitein en, zo het inladen in een Nederlandse haven of een haven van de Nederlandse Antillen plaats heeft, tevens aan het betrokken Districtshoofd van de Scheepvaartinspectie, onder opgave van de leden van dit artikel, waaronder de stof valt.

De inlader heeft dezelfde verplichting tot kennisgeving, indien hem de aard van de lading bekend is, tenzij hij zich er van vergewist heeft, dat de afzender zijn hiervoor bedoelde verplichting is nagekomen.

Bij twijfel omtrent de mate van gevaarlijkheid van een stof kan hier te lande het Districtshoofd een verklaring van de afzender of de inlader daaromtrent eisen en zo nodig de voorlichting van terzake deskundigen inroepen; in het buitenland kan zulks door de kapitein, eventueel door tussenkomst van de consulaire ambtenaar ter plaatse, geschieden.

Colli gevaarlijke stoffen moeten met een onderscheidingsetiket of merkplaat, het gevaarlijke karakter betreffende, zijn aangeduid.

Bij grote eenvormige verpakking behoeft slechts één stuk te zijn gemerkt.

14. Aan boord van een schip, hetwelk gevaarlijke stoffen vervoert, moet een lijst, vermeldende de gevaarlijke stoffen, verdeeld naar de verschillende leden van dit artikel, aanwezig zijn.

15. Van de meest voorkomende, in dit artikel bedoelde stoffen wordt in een vanwege Onze Minister uit te geven boekwerk „Gevaarlijke ladingen" een opsomming gegeven met nadere voorschriften, betreffende de wijze van vervoeren en stuwen, waarmede bij het vervoer rekening moet worden gehouden.

16. Behalve voor het eigen scheepsgebruik mogen aan boord van passagiersschepen, als bedoeld in lid 2, geen gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, tenzij het vervoer van deze stoffen aan boord van deze schepen, al dan niet onder bepaalde voorwaarden, is toegelaten, zoals zulks in het in lid 15 bedoelde boekwerk is aangegeven.

Artikel 100

Kruitkamer

De kruitkamer moet benedendeks op een zo koel mogelijke plaats zijn gelegen. Zij moet op een afstand van ten minste 2 meter van de scheepswand en zover mogelijk, althans ten minste 6 meter van de machine- en ketelruimen en van de kolenbunkers zijn gelegen.

De kruitkamer moet bovendien zo mogelijk op een voldoende afstand van de bewoonde gedeelten van het schip en bij voorkeur niet onder die gedeelten gelegen zijn. De kruitkamer moet bestaan uit een waterdichte ruimte, welke gesloten wordt door een waterdichte deur met slot. Het inwendige van de kruitkamer moet zodanig zijn bekleed, dat vonkvorming bij plaatsing, verschuiving of lossing der lading uitgesloten is. De kruitkamer moet zodanig zijn ingericht, dat zij door het verrichten van een eenvoudige handeling door een vaste leiding met water kan worden gevuld en gevuld kan worden gehouden.

De kruitkamer moet een inrichting ter ontluchting aan dek hebben, welke van dubbel veiligheidsgaas moet zijn voorzien.

Voor de vaste verlichting van de kruitkamer mag slechts gebruik worden gemaakt van geheel gesloten armaturen, voorzien van beschuttingsglas en korf. Andere electrische toestellen van welke aard ook, mogen niet in kruitkamers zijn geplaatst.

De groep van lampen in de kruitkamer moet buiten deze ruimte op een doelmatige plaats door middel van een dubbelpolige schakelaar spanningloos kunnen worden gemaakt. Een contrôlelamp, welke aangeeft, of de groep al dan niet onder spanning staat, moet ter plaatse zijn aangebracht. Voor tijdelijke verlichting van bovengenoemde ruimte mogen slechts draagbare lampen, welke voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage VI, hoofdstuk IX, artikel 32, sub *f*, worden gebruikt.

Artikel 101

Deklasten

1. Onverminderd het voor deklasten hout in artikel 95 bepaalde, moet, om deklast te mogen voeren, het dek ter plaatse waar deze

gestuwd wordt, voldoende sterk gebouwd zijn. De nodige middelen moeten aanwezig zijn om het overgaan van de deklast te beletten.

2. De deklast mag niet zo zwaar zijn, dat de stabiliteit van het schip er door in gevaar wordt gebracht. Bij deklast, die door het overnemen van water in gewicht toeneemt, moet met die toeneming rekening worden gehouden.

3. De wijze van stuwen moet zodanig zijn, dat de bediening van schip, boten, lieren, peilkokers en lenspompen, de toegang tot verblijven, enzovoort niet door de deklast worden belet.

4. Indien de verschansing of reling van het schip niet hoog genoeg boven de deklast uitsteekt, moeten relings of stutten met keertouwen worden aangebracht, zodat een veilig verkeer van de bemanning over de deklast verzekerd is.

5. Indien de bovenzijde van de deklast niet vlak genoeg is om er over te kunnen lopen, moeten de nodige planken en handleiders worden aangebracht om de bemanning in staat te stellen de verschillende delen van het schip zonder gevaar te bereiken.

6. Deklasten moeten zodanig zijn gestuwd, dat overgenomen water gemakkelijk door de waterloospoorten kan wegvloeien. Op een deklast cokes mogen geen werkboten of andere zware voorwerpen worden geplaatst.

Artikel 102

Dieren

1. Het vervoer van paarden, rundvee, varkens, schapen en geiten moet plaats vinden volgens de regelen, neergelegd in bijlage XIX.

2. Indien de inscheping in een Nederlandse haven of in een haven van de Nederlandse Antillen plaats heeft, moet het betrokken Districtshoofd tijdig vóór de inscheping worden gewaarschuwd.

HOOFDSTUK IX

Vervoer van passagiers

Artikel 103

Eisen voor passagiersruimten

1. Aan boord van passagiersschepen moeten de voor passagiers bestemde ruimten, wat betreft de hoogte, de inhoud en de vrije dekruimte voldoen aan de eisen, neergelegd in de bijlagen II en III.

Bij deze eisen wordt rekening gehouden met het al dan niet aanwezig zijn van vaste slaapplaatsen voor de passagiers, met de duur der reizen, zomede met het gebied, waarbinnen het vervoer plaats heeft.

2. De in lid 1 genoemde ruimten moeten goed geventileerd en verlicht zijn, ook dan wanneer de toegangen naar dek en de luiken gesloten zijn.

3. De dekken boven en in voor passagiers bestemde ruimten moeten voldoen aan de in de bijlagen II en III gestelde eisen.

4. Voor passagiers bestemde ruimten aan boord van andere dan passagiersschepen moeten in het algemeen aan dezelfde eisen vol-

doen als die aan boord van passagiersschepen. In bijzondere gevallen kan echter afwijking worden toegestaan, rekening houdende met de aard van het schip.

Artikel 104

Drinkwater

Ten behoeve van de passagiers moet voldoende drinkwater ter beschikking worden gesteld, waarvan de hoedanigheid en de wijze van berging gelijk moeten zijn aan die, welke voor het drinkwater ten behoeve van de schepelingen in het Schepelingenbesluit zijn voorgeschreven.

Artikel 105

Privaten en waterplaatsen

Bij het vervoer van passagiers, bedoeld in artikel 103, moeten voor de passagiers privaten en waterplaatsen beschikbaar zijn overeenkomstig het bepaalde in bijlagen II en III.

Artikel 106

Vervoer van pelgrims

Bij het pelgrimvervoer naar en van havens aan de Rode Zee moet, behalve hetgeen in dit besluit is vermeld, de hand worden gehouden aan de bepalingen van de van kracht zijnde Internationale Sanitaire Voorschriften.

Artikel 107

Vervoer van landverhuizers

1. Aan boord van een schip, dat gereed is om met in Nederland ingescheepte landverhuizers een reis te ondernemen, moeten de verblijven en de ziekenverblijven voor de landverhuizers voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage II.

2. De mannelijke ongehuwde landverhuizers, die de leeftijd van 14 jaar hebben bereikt, wordt een verblijfplaats aangewezen, welke op afdoende wijze van de verblijven der andere landverhuizers is afgescheiden.

3. Eveneens wordt een afzonderlijke verblijfplaats aangewezen aan de niet in gezinsverband aan boord vertoevende vrouwelijke landverhuizers.

4. Aan boord van een schip, dat gereed is om met in Nederland ingescheepte landverhuizers een reis te ondernemen en waarop meer dan 75 landverhuizers zullen worden vervoerd, moet een geneeskundige gemonsterd zijn.

5. Aan boord van een schip, dat gereed is om met in Nederland ingescheepte landverhuizers een reis te ondernemen, moeten de nodige genees-, heel-, ontsmettings- en verbandmiddelen voorhanden zijn, welke aan onderzoek en goedkeuring, overeenkomstig de voorschriften van artikel 27 van de Wet van 1 Juni 1865 (*Staatsblad* No. 61), zoals deze sedert is gewijzigd, zijn onderworpen.

HOOFDSTUK X

Verplichtingen van de kapitein

Artikel 108

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat bij het ondernemen van een reis het schip een zodanig vrijboord heeft, dat de in bijlage IV voorgeschreven uitwateringslijn niet is ondergedompeld. Uitwatering

2. De kapitein van een schip, dat gedurende een reis een ander vaargebied, als bedoeld in bijlage IV, bereikt, is verplicht zorg te dragen, dat het schip geen kleiner vrijboord heeft, dan in dit vaargebied is toegelaten.

3. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen, dat bij het ondernemen van een reis het schip een zodanig vrijboord heeft, dat het in de bijlagen II en III voorgeschreven merk, behorende bij de van toepassing zijnde indelingslastlijn, niet is ondergedompeld.

4. Indien schepen op een rivier of in een binnenwater worden beladen, is het de kapitein toegestaan dieper af te laden dan volgens de leden 1 en 3 geoorloofd is en wel zoveel, als overeenkomt met het gewicht aan brandstof, enzovoort, dat verbruikt wordt tussen de plaats van vertrek en de plaats, waar het schip buitengaats komt.

5. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat ook gedurende de reis het vrijboord, bedoeld in de leden 1, 2 en 3, niet wordt verminderd.

Artikel 109

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat bij het ondernemen van een reis voldoende gegevens betreffende de stabiliteit van het schip in onbeschadigde toestand aan boord zijn. Stabiliteitsgegevens

2. Deze verplichting geldt niet voor:

(*a*) schepen, geen passagiersschepen zijnde, van minder dan 500 ton;

(*b*) schepen, geen passagiersschepen zijnde, van 500 ton en meer doch minder dan 800 ton, voorzover vóór 19 November 1952 voor het eerst in de vaart gebracht;

(*c*) schepen, geen passagiersschepen zijnde, van 800 ton en meer, waarvan de kiel vóór 1 Januari 1933 werd gelegd.

3. De kapitein van een passagiersschip, waarvan de kiel gelegd is na 18 November 1952 is verplicht zorg te dragen, dat hij bij het ondernemen van een reis voldoende gegevens aan boord heeft om te kunnen voldoen aan verplichtingen, die hem in verband met de lekstabiliteit in bijlage II zijn opgelegd.

Artikel 110

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat bij de aanvang van en gedurende de reis: Reddingmiddelen

(a) de voor reddingdoeleinden aangewezen boten steeds voor onmiddellijk gebruik gereed zijn;

(*b*) de motoren van de motorreddingboten gereed zijn om onmiddellijk na de tewaterlating te kunnen werken;

(*c*) de lopers der bootstakels klaar opgeschoten en voor gebruik gereed zijn en de sjorrings van de boten gemakkelijk kunnen worden losgemaakt;

(*d*) de davitpotten vrij van water en de bewegende delen, als davits, kranen, klampen en dergelijke, roestvrij en goed gangbaar zijn;

(*e*) het drinkwater en de voedingsmiddelen in de boten aanwezig en te allen tijde voor het gebruik geschikt zijn;

(*f*) een stuurman of gediplomeerd sloepsgast belast is met het bevel over elke boot, de opvolgers in het bevel zijn aangewezen en de overige sloepsgasten over de boten zijn verdeeld;

(*g*) hij, die met het bevel over een boot is belast, een lijst van de bemanning van de boot heeft en toeziet, dat deze bemanning bekend is met haar plaats en werkzaamheden;

(*h*) voor elke motorboot iemand is aangewezen, die in staat is de motor te behandelen;

(*i*) voor elke reddingboot, voorzien van een radiotelegraafinstallatie of van een zoeklicht, of van beide, iemand is aangewezen, die in staat is deze inrichtingen te bedienen;

(*j*) één of meer stuurlieden voor het dagelijks toezicht op de onmiddellijke gereedheid van de reddingboten en drijvende toestellen zijn aangewezen;

(*k*) geschikte middelen buiten de machinekamer aanwezig zijn, welke kunnen beletten dat binnenboordswater in te water liggende boten kan lopen.

2. De kapitein is voorts verplicht zorg te dragen, dat:

(*a*) elke boot ten minste eenmaal per vier maanden buiten boord wordt gedraaid en te water wordt gebracht, waarbij moet worden nagegaan of zij voldoende waterdicht is;

(*b*) de volgens de sloepenrol als roeiers aangewezen schepelingen ten minste eenmaal per vier maanden geoefend worden in het roeien;

(*c*) in de boten geen andere zaken worden geborgen, dan die tot de uitrusting van de boot behoren;

(*d*) de appèls van de bemanning voor oefeningen met de boten ten minste maandelijks worden gehouden;

(*e*) bij achtereenvolgende oefeningen met boten verschillende groepen van boten om beurten worden gebruikt en de oefeningen zodanig worden geregeld, dat de bemanning op de hoogte is van en geoefend is in de werkzaamheden, die zij in geval van nood moet verrichten en dat alle reddingmiddelen met de daarbij behorende uitrusting te allen tijde voor onmiddellijk gebruik gereed zijn;

(*f*) aan boord van schepen, waarvan de reis langer dan een week duurt, kort na het begin van de reis, appèls tot oefening van de

passagiers worden gehouden met het oog op het zich verzamelen op de appèlplaatsen en het juiste gebruik van de reddinggordels.

3. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat indien één of meer draagbare radiotelegraaftoestellen voor reddingboten aan boord zijn, voor elk toestel iemand is aangewezen, die in staat is het te bedienen en die in geval van nood het toestel in de daarvoor aangewezen boot brengt.

Artikel 111

Electrische inrichtingen

De kapitein is verplicht zodanige maatregelen te nemen, dat:

(a) in vochtige ruimten en in ruimten met ontploffingsgevaar geen werkzaamheden aan ongeïsoleerde delen van de electrische installatie worden uitgevoerd, zolang deze onder spanning staan;

(b) in ruimten met ontploffingsgevaar geen werkzaamheden, waarbij vonkvorming kan optreden, geschieden en het openen, demonteren of dergelijke van machines, toestellen, transformatoren, schakel- en verdeelinrichtingen, lamparmaturen en toebehoren van leidingen slechts plaats vindt, nadat het desbetreffende gedeelte der installatie spanningloos is gemaakt;

(c) in andere dan in (a) en (b) genoemde ruimten slechts werkzaamheden aan blanke of daarmede gelijk te stellen onder spanning staande delen van de electrische installatie worden uitgevoerd, indien voor de veiligheid en bedrijfszekerheid van het schip dringende redenen aanwezig zijn om deze onder spanning te verrichten, mits:

1. alle zich in de nabijheid bevindende metalen delen deugdelijk tegen aanraking beschermd zijn;

2. de metalen delen van het bij de werkzaamheden benodigde gereedschap voor zover mogelijk deugdelijk zijn geïsoleerd;

3. zij, die de werkzaamheden uitvoeren zich op een deugdelijk isolerende laag bevinden;

4. voorzoveel dit in verband met de plaats en de omstandigheden nodig is ter voorkoming van ongevallen van niet met de werkzaamheden belaste personen, duidelijk leesbare waarschuwingen zijn aangebracht;

(d) werkzaamheden in de nabijheid van blanke of daarmede gelijk te stellen delen van de electrische installatie slechts geschieden, indien deze spanningloos zijn gemaakt, tenzij zij om bedrijfstechnische redenen niet kunnen worden uitgeschakeld, in welk geval alle maatregelen, die een gevaarloos verloop van de arbeid kunnen waarborgen, moeten zijn genomen;

(e) bij voeding van het scheepsnet of een gedeelte daarvan vanaf de wal, geen spanningen en stroomsoorten en bij draaistroom bovendien geen frequenties en volgorden der fazen, waarvoor de electrische installatie aan boord niet geschikt is, worden gebezigd;

(f) de isolatietoestand van het scheepsnet zowel in zijn geheel, als in onderdelen te allen tijde voldoende is en dat isolatiefouten zo spoedig mogelijk worden verholpen;

(g) automatische omschakelinrichtingen, behorende tot de noodinstallatie wekelijks beproefd worden;

(h) de electrische noodverlichting tenminste éénmaal per drie maanden wordt beproefd.

Artikel 112

Gebruik van luiken en merkels

De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat de luiken en merkels niet worden gebruikt voor doeleinden, waarvoor zij niet zijn bestemd.

Artikel 113

Luisterdienst
Radiopeilingen
Electronische navigatiemiddelen

1. De kapitein is verplicht luisterdienst te doen houden volgens de in artikel 83 gegeven voorschriften.

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat een auto-alarmtoestel, indien aan boord aanwezig, buitengaats steeds is ingeschakeld, wanneer geen radiotelegrafist op wacht is.

3. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat de calibratie van de richtingzoeker elk jaar wordt nagezien en dat gedurende het nemen van radiopeilingen antennes voor persoonlijk gebruik van de opvarenden zijn weggenomen. Bovendien is de kapitein verplicht de calibratie te doen verifiëren, telkenmale als zich omstandigheden voordoen, welke de nauwkeurigheid van de richtingzoeker merkbaar kunnen beïnvloeden.

4. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat door de stuurlieden regelmatig met de electronische navigatiemiddelen, waarmede het schip is uitgerust, wordt geoefend.

Artikel 114

Alarmrol en sloepenrol

1. De kapitein is verplicht vóór het ondernemen van een reis zorg te dragen, dat een alarmrol en een sloepenrol zijn samengesteld.

2. De alarmrol moet vermelden:

(a) de plaatsen waarheen de leden van de bemanning zich moeten begeven en hunne plichten in verband met:

(aa) het sluiten van waterdichte deuren en openingen in schotten en in het scheepsboord;

(bb) het blussen van brand;

(b) de plichten in het bijzonder van de leden der bemanning, die niet behoren tot de dek- of de machinedienst, in tijd van nood ten opzichte van de passagiers in verband met:

(aa) het waarschuwen van de passagiers;

(bb) het toezien, dat de passagiers zoveel doenlijk gekleed zijn en hun reddinggordels op de juiste wijze hebben aangetrokken;

(*cc*) het bewaren van orde in de gangen en op de trappen;

(*dd*) het verzamelen van de passagiers op de appèlplaatsen en het leiden naar boten en overige reddingmiddelen;

(*cc*) het brengen van de nodige dekens in de boten;

(*c*) bepaalde seinen voor het oproepen van alle leden der bemanning naar hun volgens de alarmrol aangewezen plaatsen en de betekenis dier seinen.

3. Het bepaalde in lid 1 is niet van toepassing op een schip, geen passagiersschip zijnde, van minder dan 500 ton.

4. De sloepenrol moet vermelden de plichten van de leden van de bemanning in verband met:

(*a*) het voor zover nog nodig uitrusten van de reddingboten en drijvende toestellen in het algemeen;

(*b*) het te water brengen van de onder davits opgestelde reddingboten;

(*c*) het gereedmaken en zo nodig te water brengen van de andere boten en drijvende toestellen.

5. Op de verschillende rollen moet de gehele bemanning worden vermeld.

6. Afschriften van de alarmrol en van de sloepenrol moeten goed zichtbaar op verschillende plaatsen in het schip zijn opgehangen, in het bijzonder daar, waar de verblijven van de officieren en de scheepsgezellen zich bevinden.

Artikel 115

Sluiten van waterdichte deuren, enz.

De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen, dat:

(*a*) waterdichte draaideuren in schotten, welke tussendekslaadruimen van elkaar scheiden, en toegangs-, laad- en kolenpoorten in het scheepsboord, vóór het schip de haven of rede verlaat, zijn gesloten en gedurende de reis gesloten blijven;

(*b*) de overige waterdichte deuren gedurende de reis zijn gesloten, tenzij deze uit hoofde van de behoeften van de dienst noodzakelijk geopend moeten blijven, in welk geval maatregelen moeten worden genomen, dat zij te allen tijde onmiddellijk kunnen worden gesloten;

(*c*) indien zich in de voortstuwingsruimten wegneembare platen in waterdichte schotten bevinden, deze platen, vóór het schip de haven verlaat, aangebracht en waterdicht verpakt zijn en op zee, behalve bij gebiedende noodzakelijkheid, niet verwijderd worden;

(*d*) het openen en sluiten van patrijspoorten in een tussendek geschiedt in overeenstemming met het bepaalde in bijlage II;

(*e*) patrijspoorten, welke gedurende de reis niet bereikbaar zijn, vóór het schip de haven of rede verlaat, behoorlijk met hun blinden zijn gesloten;

(*f*) de deksels en kleppen van stortkokers voor as, vuil, enzovoort welke niet in gebruik zijn en welker binnenboordsopeningen geheel of gedeeltelijk beneden de indompelingsgrenslijn zijn gelegen, behoorlijk gesloten zijn.

Artikel 116

Oefeningen met waterdichte deuren, enz.

De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen, dat:

(*a*) oefeningen in het behandelen van waterdichte deuren, patrijspoorten, kleppen en afsluiters wekelijks plaats hebben en indien de reis langer dan een week duurt, bovendien, vóór het schip naar zee gaat, een volledige oefening wordt gehouden;

(*b*) alle werktuiglijk bewogen waterdichte deuren en alle waterdichte draaideuren in hoofddwarsschotten, welke op zee open moeten zijn, éénmaal daags worden gesloten;

(*c*) de waterdichte deuren en alle daarbij behorende bewegingsinrichtingen en standaanwijzers, alle afsluiters, die gesloten moeten zijn om een afdeling waterdicht te maken, benevens alle afsluiters in dwarsscheepse overvloeiinrichtingen als bedoeld in bijlage II, gedurende de reis geregeld ten minste éénmaal per week, worden nagezien.

Artikel 117

Appèls en oefeningen met redding- en brandblusmiddelen. Brandrondedienst

De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen, dat:

(*a*) de appèls van de bemanning voor oefening met de boten en in het blussen van brand, gevolgd door oefeningen met de brandblusmiddelen, rookmaskers en zuurstofapparaten zo mogelijk éénmaal per week en indien de reis langer dan een week zal duren bovendien zo spoedig mogelijk na het vertrek uit de haven worden gehouden;

(*b*) als noodsein om de passagiers naar de appèlplaatsen te roepen een sein, bestaande uit meer dan zes opvolgende korte stoten, gevolgd door één lange stoot op de fluit of de sirene, wordt gebruikt en dat dit sein, behalve wanneer het schip op korte reizen wordt gebezigd, wordt aangevuld door andere seinen, welke langs electrische weg van de brug af door het gehele schip worden gegeven en als alarmsein bij brand de bellen op de brug, op de kampagne of op de bak al naar de omstandigheden, gedurende ongeveer 15 seconden worden geluid;

(*c*) een duidelijke opgaaf nopens de betekenis van alle seinen, welke van belang zijn voor de passagiers en hoe daarbij moet worden gehandeld, in verschillende talen in de hutten en andere nachtverblijven voor passagiers op in het oog lopende wijze is aangebracht;

(*d*) een doelmatige rondedienst wordt onderhouden om elk begin van brand zo spoedig mogelijk te kunnen ontdekken.

Artikel 118

1. De kapitein van een schip, geen passagiersschip zijnde, van 500 ton en meer, is verplicht ten minste éénmaal per maand een oefening met de brandblusmiddelen te doen houden. Voorzorgsmaatregelen brandgevaar

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat de brandblusmiddelen in zodanige staat blijven, dat zij gedurende de reis te allen tijde onmiddellijk gebruikt kunnen worden.

3. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat het gewicht van elke koolzuurcylinder voor de toelating van verstikkend gas in laadruimen, machinekamers en ketelruimen ten minste éénmaal per jaar wordt gecontroleerd.

4. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat de voortstuwingsruimten en de kombuizen behoorlijk worden schoongehouden en worden vrijgehouden van olieresten, lekolie, met olie doordrenkt poetskatoen en dergelijke verontreinigingen.

5. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat blikken en flessen, welke brandbare vloeistoffen bevatten, op een veilige plaats, verwijderd van kombuizen en plaatsen, waar open vuur wordt gebezigd, zodanig worden geborgen, dat zij bij een zware schok niet omvallen of brand veroorzaken en dat olie- en kaarslantaarns zodanig worden vastgezet en geborgd, dat zij bij een zware schok niet omvallen of losraken.

Artikel 119

De kapitein van een schip, dat met landverhuizers vaart, is verplicht zorg te dragen, dat: Vervoer landverhuizers

(a) de landverhuizers gedurende de reis zoveel mogelijk gelegenheid wordt gegeven aan dek te vertoeven;

(b) de verblijven van de landverhuizers dagelijks worden gereinigd en steeds behoorlijk worden geventileerd;

(c) de verblijven van de landverhuizers voldoende worden verlicht;

(d) de landverhuizers zindelijk en goed onderhouden beddegoed wordt verstrekt en dit beddegoed wordt gelucht;

(e) in de verblijven van de landverhuizers slechts wordt geborgen hetgeen voor het dagelijks gebruik nodig is en dat de landverhuizers ten minste éénmaal per week toegang wordt verleend tot hun overige bagage;

(f) aan boord geen dieren worden vervoerd, tenzij zodanige maatregelen zijn genomen, dat de landverhuizers daarvan generlei hinder ondervinden;

(g) indien vóór het vertrek van het schip onder de ingescheepte landverhuizers iemand lijdende aan een ziekte van gevaarlijk besmettelijke aard wordt aangetroffen, deze wordt ontscheept.

Artikel 120

Voeding, drinkwater enz. voor landverhuizers

De kapitein van een schip, dat met landverhuizers vaart, is verplicht zorg te dragen, dat:

(*a*) in verband met de te ondernemen reis en het aantal opvarenden, voldoende drinkwater en waswater ten behoeve van de landverhuizers aan boord is, of aan boord kan worden gedistilleerd en dat daarvan dagelijks een voldoende hoeveelheid ter beschikking van de landverhuizers wordt gesteld;

(*b*) het drinkwater en de berging daarvan voldoen aan de desbetreffende eisen gesteld in het Schepelingenbesluit;

(*c*) in verband met de te ondernemen reis en het aantal opvarenden, voldoende in goede staat verkerende voeding voor de landverhuizers aan boord is en dat daarvan dagelijks een voldoende hoeveelheid in behoorlijke afwisseling ter beschikking wordt gesteld;

(*d*) deze voeding geborgen wordt in behoorlijk van andere ruimten afgesloten bergplaatsen, zo gelegen en zo nodig zodanig geventileerd, dat de voeding in goede toestand blijft en dat deze bergplaatsen, voordat daarin voedsel wordt geborgen, afdoende zijn gereinigd en gedurende de reis behoorlijk worden schoongehouden;

(*e*) met de bereiding van het eten een scheepskok wordt belast en dat aan de bereiding de nodige zorg wordt besteed;

(*f*) de nodige hulpmiddelen voor het bereiden van het eten en het nodige kommaliewant ten behoeve van de landverhuizers aan boord zijn;

(*g*) de landverhuizers geen sterke drank aan boord hebben.

Artikel 121

Inspectie verblijven en keuring voeding van andverhuizers

De kapitein van een schip, dat met landverhuizers vaart, is verplicht:

1. ten minste éénmaal per week de verblijven van de landverhuizers te inspecteren;
2. dagelijks het bereide eten te keuren, bijgestaan door de geneeskundige, indien deze zich aan boord bevindt.

Artikel 122

Vervoer gevaarlijke stoffen

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat geen brandbare vloeistoffen met een vlampunt van 55° Celsius (gemeten met het toestel van Abel-Pensky) of lager bij een barometerstand van 760 millimeter kwikdruk, met uitzondering van die, welke in elke verhouding met water mengbaar zijn, in andere dan volgens bijlage VII voor het bergen dezer stoffen goedgekeurde ruimten worden geladen.
2. De kapitein van een schip, dat stoffen vervoert, als bedoeld in artikel 99, is verplicht die maatregelen te treffen, welke in verband met de aard van de lading en de wijze van stuwen nodig zijn.

Extra voorzorgsmaatregelen dienen te worden getroffen bij het openen der luiken van ruimen, waarin stoffen als bedoeld in de leden 6, 7 en 8 of stoffen als bedoeld in lid 4 voor zover deze door lekkage aanleiding kunnen geven tot het aanwezig zijn van ontplofbare giftige dampen of mengsels, zijn geborgen.

Artikel 123

Vervoer deklasten hout

De kapitein van een schip, dat een deklast hout van meer dan 5 percent van zijn draagvermogen „op zomermerk" vervoert, is verplicht rekening te houden met het bepaalde in artikel 101, lid 2 en voorts zorg te dragen, dat bij vertrek naar zee na het aan boord nemen van die deklast aan het bepaalde in hoofdstuk V van bijlage IV is voldaan en dat één of meer dubbele-bodemtanks ledig zijn, teneinde deze tanks gedurende de reis naar behoefte te kunnen vullen. Deze tanks moeten gezamenlijk een gewicht aan zeewater kunnen bevatten, dat ten minste gelijk is aan het gehele gewicht van het te verwachten verbruik van de in de dubbele bodem medegevoerde brandstoffen en water, vermeerderd met de helft van het gewicht van het gedurende de reis te verwachten verbruik van vloeistoffen uit ruimten tussen het bovendek en de dubbele bodem en vervolgens verminderd met de helft van het gewicht van het gedurende de reis te verwachten verbruik van vloeistoffen uit ruimten boven het bovendek.

Artikel 124

Roercommando

De kapitein is verplicht de bevelen aan de roerganger in rechtstreekse zin te geven en te doen geven, zodat bij vooruitgaande beweging van het schip en vooruitwerkende machines bij het gevolg geven aan het commando stuurboord het voorschip naar stuurboord en bij het gevolg geven aan het commando bakboord het voorschip naar bakboord gaat.

Artikel 125

Geneeskundige verklaringen

De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat bij de aanvang van de reis de daarvoor in aanmerking komende leden der bemanning in het bezit van de in artikel 92 genoemde nog geldige geneeskundige verklaringen zijn.

Artikel 126

Wacht op vissersvaartuigen

1. Het is de kapitein van een varend vissersvaartuig onder alle omstandigheden verboden de wacht aan dek over te laten aan minder dan 2 personen. Eén van deze personen moet in het bezit zijn van het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en van de verklaringen, als bedoeld in artikel 92.

2. Voor een schip, liggende aan de haringnetten, kan op wacht met één persoon worden volstaan, die in het bezit moet zijn van het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en van de verklaringen, als bedoeld in artikel 92.

Alarm-, nood- en spoedseinen

Artikel 127

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat ten aanzien van alarm-, nood- en spoedseinen de volgende regelen in acht worden genomen:

(a) slechts hij is bevoegd bevel te geven tot het gebruik van de in dit artikel genoemde seinen;

(b) het alarm- en het noodsein mogen slechts worden gebruikt, indien het schip in ernstig en ogenblikkelijk dreigend gevaar verkeert en onmiddellijk hulp nodig heeft;

(c) het spoedsein mag slechts worden gebruikt, indien het schip een zeer dringend bericht heeft over te brengen betreffende de veiligheid van het schip of van enig persoon aan boord of in zicht daarvan;

(d) het alarmsein en de radiotelegrafische en radiotelefonische nood- en spoedseinen worden gegeven op de wijze als voorgeschreven in het van kracht zijnde internationaal Radio-Reglement;

(e) de hierboven genoemde seinen worden geannuleerd op de wijze als aangegeven in het onder *(d)* genoemde Radio-Reglement;

(f) het gebruik van een noodsein anders dan om aan te geven, dat een schip in nood verkeert evenals het gebruik van enig sein, dat met een noodsein kan worden verward, is verboden;

(g) geen enkele bepaling van het onder *(d)* genoemde Radio-Reglement kan een beletsel zijn, dat een in nood verkerend schip van alle middelen, waarover het beschikt, gebruik maakt om de aandacht te trekken, zijn plaats bekend te maken en hulp te verkrijgen.

2. De kapitein van een zich op zee bevindend schip, die onverschillig uit welke bron een sein ontvangt, dat aangeeft, dat een schip, een vliegtuig of daartoe behorende sloepen of vlotten in nood verkeren, is verplicht met de meeste spoed de in nood verkerende personen te hulp te komen en hun daarvan zo mogelijk te verwittigen. Hij is van deze verplichtingen ontheven, indien hij daartoe niet in staat is, of, gezien de bijzondere omstandigheden van het geval, hulpverlening niet redelijk of onnodig acht, dan wel, volgens het bepaalde in de leden 4 en 5, van hulpverlening is vrijgesteld.

3. De kapitein van een in nood verkerend schip heeft het recht om, na de kapiteins van de schepen, die zijn oproep om hulp hebben beantwoord voor zover dit mogelijk is te hebben geraadpleegd, één of meer dezer schepen, welke hij het meest geschikt acht om hulp te verlenen, daartoe op te vorderen.

De kapitein van elk opgevorderd schip is verplicht aan de opvordering te voldoen door zich met de grootst mogelijke snelheid ter hulpverlening naar de in nood verkerende personen te begeven.

4. De kapitein is ontheven van de verplichting, hem in lid 2 opgelegd, zodra hij verneemt, dat één of meer schepen, andere dan het zijne, opgevorderd zijn en aan de opvordering gevolg geven.

5. De kapitein is ontheven van de hem in lid 2 en in de tweede volzin van lid 3 opgelegde verplichtingen, indien hem door een schip, dat de in nood verkerende personen heeft bereikt, wordt medegedeeld, dat hulpverlening niet langer nodig is.

6. De bepalingen, vervat in de leden 2 tot en met 5, maken geen inbreuk op het op 23 September 1910 gesloten Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende hulp en berging.

Artikel 128

Berichten omtrent gevaren, veiligheidssein

1. De kapitein is verplicht:

(a) indien hij gevaarlijk ijs, een gevaarlijk wrak, een ander onmiddellijk gevaar voor de scheepvaart of een tropische storm ontmoet, met alle middelen, waarover hij beschikt, de schepen in de nabijheid, zomede de bevoegde autoriteiten van het punt aan de vaste wal, waarmede hij het eerst verbinding kan verkrijgen, te waarschuwen;

(b) indien gevaarlijk ijs is gemeld op of in de nabijheid van de koerslijn van zijn schip, des nachts een matige vaart te lopen, of zodanig van koers te veranderen, dat hij ruimschoots buiten het gevaarlijke gebied blijft;

(c) berichten betreffende ijs, wrakken, tropische stormen of een ander onmiddellijk gevaar voor de scheepvaart, als bedoeld onder *(a)*, te allen tijde te doen overseinen.

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat bij het overbrengen van de in lid 1 genoemde berichten de volgende regelen in acht worden genomen:

(a) alle berichten moeten worden ingeleid door het veiligheidssein als voorgeschreven in het van kracht zijnde internationaal Radio-Reglement. Slechts de kapitein is bevoegd bevel te geven tot het gebruik van dit sein, hetwelk slechts mag worden gebezigd ter aankondiging van een door het schip te seinen bericht, dat betrekking heeft op de veiligheid van de navigatie of dat belangrijke meteorologische waarschuwingen bevat;

(b) de berichten, waarvan de vorm niet is voorgeschreven, worden in algemeen verstaanbare taal, bij voorkeur Engels, of met behulp van het Radiodeel van het Internationale Seinboek, in omroep uitgezonden;

(c) bij het radiotelegrafisch omroepen van de berichten, moet de algemene oproep worden voorafgegaan door het veiligheidssein TTT en de seinwijze worden gevolgd als hiervoor in het van kracht zijnd internationaal Radio-Reglement is voorgeschreven; het bericht zelf bestaat uit het inleidende veiligheidssein TTT, gevolgd door een aanduiding van het gevaar en een nadere omschrijving daarvan, zoals dit in de voorbeelden van bijlage XX is aangegeven;

(d) bij het radiotelefonisch omroepen van de berichten moet de werkwijze worden gevolgd als aangegeven onder *(c)*, met dien verstande, dat het veiligheidssein in het radio-telefoonverkeer SECURITE

(in het Frans uitgesproken), in de plaats treedt van het veiligheidssein voor radiotelegrafie;

(e) de berichten worden tevens aan het eerste punt aan de wal, waarmede verbinding kan worden verkregen, geseind, onder bijvoeging van het verzoek deze aan de bevoegde autoriteit door te geven.

Artikel 129

Certificaat onderzoekingsbureau

De kapitein van een bij een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux geklasseerd schip, hetwelk langer dan een jaar buiten een Nederlandse haven of een haven van de Nederlandse Antillen verblijft, is verplicht eenmaal per jaar een nog geldig certificaat van het betrokken bureau of een gewaarmerkt afschrift daarvan door bemiddeling van het betrokken Districtshoofd aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie op te zenden.

Artikel 130

Kennisgeven van averijen en ongevallen

De kapitein van een in een Nederlandse haven of in een haven van de Nederlandse Antillen binnengekomen schip is verplicht zo spoedig mogelijk, doch in elk geval binnen drie dagen (Zon- en feestdagen niet medegerekend) na binnenkomst aan het Districtshoofd van de Scheepvaartinspectie kennis te geven van op de afgelopen reis voorgekomen averijen en ongevallen. Inzenden van de dagboeken, onder schriftelijke verwijzing naar de aantekening omtrent de averij of het ongeval, wordt als zodanige kennisgeving beschouwd.

Artikel 131

Dagboeken

1. Behoudens hetgeen betreffende het houden van scheeps- en machinedagboeken in het Wetboek van Koophandel en in het Koninklijk Besluit van 4 November 1926, *Staatsblad* no. 369 zoals dit sedert is gewijzigd of, voor wat betreft schepen, varende met een zeebrief van de Nederlandse Antillen, in het aldaar geldende Wetboek van Koophandel is bepaald, is de kapitein verplicht in het scheeps- of machinedagboek aantekening te doen houden:

(a) van de diepgang van het schip, telkenmale na het innemen van lading en van brandstoffen;

(b) van het periodiek te water brengen van boten en van de toestand, waarin deze boten met hun uitrusting zich bevinden;

(c) van de dagelijkse peilingen van tanks, kofferdammen en vullings;

(d) van de gehouden appèls en, wanneer deze niet op de voorgeschreven tijden zijn gehouden, van de reden waarom dit niet is geschied, benevens van de in artikel 110, lid 2, onder *(b)* bedoelde roeioefeningen;

(e) aan boord van passagiersschepen, van de tijdstippen van openen en sluiten van waterdichte deuren, patrijspoorten, toegangs-, laad- en kolenpoorten en andere openingen in het scheepsboord, dan wel het afnemen en aanbrengen van wegneembare platen, welke

volgens het bepaalde in artikel 115 gesloten dan wel aangebracht moeten zijn;

(*f*) aan boord van passagiersschepen, van alle oefeningen met en alle inspecties van waterdichte deuren, patrijspoorten, kleppen en afsluiters, als voorgeschreven in artikel 116, en van de daarbij te voorschijn gekomen gebreken;

(*g*) aan boord van passagiersschepen, indien gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 99 zijn geladen, van al hetgeen bij het laden voor zover dit in een haven buiten Nederland of de Nederlandse Antillen gelegen is geschied en overigens al hetgeen gedurende de reis is gedaan om ongevallen als gevolg van de aanwezigheid van deze stoffen te voorkomen;

(*h*) aan boord van schepen, bij vervoer van een deklast hout, van de hoogte van de deklast en van de peilingen van de ballasttanks bij het begin van en gedurende de reis;

(*i*) aan boord van schepen, voorzien van een radiotelegraaf- of radiotelefooninstallatie, dagelijks van de staat, waarin zich de noodkrachtbron bevindt;

(*j*) aan boord van alle schepen in voorkomende gevallen van de redenen waarom hij, na het waarnemen van een noodsein, heeft nagelaten de in nood verkerende personen te hulp te komen;

(*k*) aan boord van schepen, voorzien van een auto-alarmtoestel van de dagelijkse beproeving daarvan;

(*l*) aan boord van schepen voorzien van electrische noodverlichting, van de beproeving daarvan;

(*m*) aan boord van schepen voorzien van koolzuur als brandblussend middel van de periodieke weging der koolzuurcylinders;

(n) van het onderzoek en de beproeving van de hulpstuurinrichting.

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat door de wachtdoende stuurman en de wachtdoende machinist nauwkeurig schriftelijk alles wat nodig is voor een goede invulling van het scheepsdagboek, onderscheidenlijk het machinedagboek, wordt bijgehouden.

3. De kapitein is verplicht de laatste data van periodieke inspecties, appèls en oefeningen en die van het te water brengen van boten, alsmede die van de periodieke weging der koolzuurcylinders en die van de beproeving van de hulpstuurinrichting bij het in gebruik nemen van een nieuw dagboek uit het vorige dagboek te doen overnemen.

4. De kapitein is verplicht binnen drie dagen na binnenkomst van het schip in een Nederlandse haven of de haven van Willemstad (Curaçao) en in ieder geval vóór het vertrek het scheepsdagboek aan het Districtshoofd van de Scheepvaartinspectie, waarin het schip zich bevindt, of aan de door deze aan te wijzen ambtenaar ter inzage te zenden.

Indien het Districtshoofd daartoe het verzoek doet, moeten het machinedagboek en het radiodagboek mede ter inzage worden gegeven. Blijft het schip langer dan één jaar buiten Nederland of de

haven van Willemstad (Curaçao) dan is de kapitein verplicht de dagboeken van de afgelopen reizen, telkenmale na verloop van ten hoogste één jaar, te zenden aan het Districtshoofd van de Scheepvaartinspectie, waar het schip thuis behoort.

Wordt het schip in een haven buiten Nederland of de Nederlandse Antillen gelegen opgelegd, dan is de kapitein verplicht de dagboeken binnen acht dagen te zenden aan het hoofd van het district, waar het schip thuis behoort.

Van de naleving van de in dit lid gegeven voorschriften kunnen de Districtshoofden al dan niet onder bepaalde voorwaarden in verband met de korte duur van de reis of op grond van bijzondere omstandigheden, vrijstelling verlenen.

De kapitein ontvangt de ingezonden dagboeken zo spoedig mogelijk terug, voorzien van een gedagtekende en ondertekende verklaring, dat zij door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie zijn gezien.

Artikel 132

Radiodagboek

1. Op schepen, voorzien van een radio-installatie, is de kapitein verplicht door de chef van het scheepsstation een radiodagboek (telegrafie en/of telefonie) te doen bijhouden in een stevig ingebonden boek, samengesteld van duurzaam papier, overeenkomstig de modellen als aangegeven in bijlage XXI, welke modellen door de Districtshoofden van de Scheepvaartinspectie op verzoek kosteloos worden verstrekt.

De kapitein is verplicht het dagboek dagelijks voor gezien af te tekenen.

2. Het radiodagboek (telegrafie) moet gedurende de reis in de radiohut bewaard worden. Evenzo het radiodagboek (telefonie), indien de telegrafist, chef van het radiotelegraafstation, tevens optreedt als chef van het radiotelefoonstation; in alle andere gevallen moet dit dagboek onder berusting van de kapitein blijven.

3. De kapitein van een schip, voorzien van een radiotelegraaf-onderscheidenlijk radiotelefooninstallatie, is verplicht zorg te dragen, dat iedere radiotelegrafist onderscheidenlijk -telefonist, in het betreffende dagboek invult, hetgeen daarin overeenkomstig de in die dagboeken dienaangaande opgenomen instructies, moet worden vermeld.

4. De kapitein van een schip, voorzien van een radiotelegraafinstallatie, is verplicht zorg te dragen, dat in het radiodagboek (telegrafie), naast hetgeen daarin krachtens het Radio-Reglement en de in lid 3 bedoelde instructies moet worden ingevuld, het volgende wordt opgenomen:

(a) nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud en het laden van de accumulatoren-batterijen;

(b) dagelijks een verklaring, inhoudende, dat alle tot de hoofddan wel de nood- (reserve-) installatie behorende accumulatorenbatterijen, ten volle zijn geladen;

(c) dagelijks een nauwkeurige aantekening omtrent het die dag beproeven of voor het verkeer benutten van de noodzender en van de noodkrachtbron;

(d) dagelijks bijzonderheden omtrent elke beproeving van het aan boord aanwezige auto-alarmtoestel;

(e) wekelijks nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud en het laden van de accumulatoren-batterijen behorende tot de radio-installaties in de motorreddingboten, indien die batterijen van een type zijn dat laden vereist en omtrent het beproeven dier radio-installaties;

(f) wekelijks nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud en het laden van de accumulatoren-batterijen behorende tot de draagbare radiotoestellen voor reddingboten, indien die batterijen van een type zijn dat laden vereist en omtrent het beproeven dier toestellen;

(g) bijzonderheden met betrekking tot de richtingzoeker.

5. De kapitein van een schip, voorzien van een radiotelefooninstallatie, is verplicht zorg te dragen, dat in het radiodagboek (telefonie) naast hetgeen daarin krachtens het Radio-Reglement en de in lid 3 bedoelde instructies moet worden ingevuld, het volgende wordt opgenomen:

(a) nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud en het laden van de accumulatoren-batterijen;

(b) wekelijks nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud en het laden van de accumulatoren-batterijen behorende bij de draagbare radiotoestellen voor reddingboten en omtrent het beproeven dier toestellen;

(c) bijzonderheden met betrekking tot de richtingzoeker.

6. Ingeval met betrekking tot het onderhoud en het laden der accumulatoren-batterijen als bedoeld in de punten *(a)*, *(e)* en *(f)* van lid 4 en de punten *(a)* en *(b)* van lid 5, afzonderlijke, door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde, accumulatorenrapporten worden bijgehouden, kan telkenmale in het dagboek daarnaar worden verwezen. Deze rapporten worden geacht deel uit te maken van het radiodagboek en zijn onderworpen aan de hierop van toepassing zijnde voorschriften.

7. De radiodagboeken moeten op verzoek aan een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie ter inzage worden gegeven.

Artikel 133

Loodsladder

De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat wanneer een loods aan boord komt of van boord gaat, de loodsladder wordt gebruikt en de loods van het boveneinde van de ladder veilig het dek kan bereiken. De ladder met de omgeving binnen- en buitenboord moeten dan behoorlijk zijn verlicht.

Artikel 134

Wettelijke voorschriften en certificaten

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat aan boord een afdruk van de Schepenwet en van dit besluit aanwezig zijn.

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat de voor zijn schip krachtens dit besluit afgegeven certificaten, met uitzondering van de certificaten van vrijstelling, of gewaarmerkte afschriften daarvan, op een voor ieder opvarende toegankelijke plaats zijn opgehangen.

HOOFDSTUK XI

Voorschriften met betrekking tot oorlog en oorlogsgevaar

Artikel 135

Permanente voorzieningen

Teneinde in het belang van de veiligheid van schepen en hun opvarenden in tijden van oorlog of oorlogsgevaar de oorlogsuitrusting van schepen op eenvoudige wijze te kunnen aanbrengen, moeten de constructie en inrichting van schepen van meer dan 300 ton ten aanzien van de plaatsing van de defensieve uitrusting, de bergplaatsen van de bijbehorende munitie, de kanonniersaccommodatie, alsmede de inrichting voor de demagnetisering, voldoen aan de eisen, daartoe door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, in overeenstemming met de Chef van de Marinestaf, gesteld.

Artikel 136

Marinebescheiden

1. De kapitein is verplicht de hem vanwege de Chef van de Marinestaf ter hand te stellen bescheiden te aanvaarden, daarvan kennis te nemen en de daarbij gegeven aanwijzingen op te volgen.

2. De kapitein is verplicht deze bescheiden op een doelmatige plaats te bewaren.

Artikel 137

Oorlogsuitrusting

1. In geval van oorlogsgevaar en gedurende een oorlog, waarin het Koninkrijk der Nederlanden al of niet is betrokken, moet aan boord van alle schepen, daartoe aangewezen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, in overeenstemming met de Chef van de Marinestaf, de vereiste oorlogsuitrusting worden aangebracht en in stand gehouden, overeenkomstig de daartoe door genoemd Hoofd, in overeenstemming met de Chef van de Marinestaf, gestelde eisen.

2. De kapitein is verplicht de aanwijzingen op te volgen, welke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gegeven worden ter voorkoming van ongevallen, tengevolge van na een oorlog nog aanwezige oorlogsgevaren.

Artikel 138

Verplichtingen van de kapitein

In geval van oorlogsgevaar en gedurende een oorlog, waarin het Koninkrijk der Nederlanden al of niet is betrokken, moeten de kapiteins van alle schepen, welke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, in overeenstemming met de Chef van de Marinestaf, daar-

toe zijn aangewezen, voldoen aan de verplichtingen ten aanzien van de veiligheid en de constructie door genoemd Hoofd, in overeenstemming met de Chef van de Marinestaf, aan hen opgelegd.

Artikel 139

De aanwijzingen en eisen, krachtens de artikelen 137 en 138 gegeven en gesteld, treden na verloop van drie maanden buiten werking, tenzij zij inmiddels door Ons zijn goedgekeurd. Geldigheidsduur

HOOFDSTUK XII

Van de eigenaar

Artikel 140

1. De eigenaar van schepen, waarmede een lijndienst over de Noord-Atlantische Oceaan benoorden de 36ste breedtegraad wordt onderhouden, is verplicht de routes, welke deze schepen zullen volgen, en de wijzigingen daarin, bekend te maken. Noord-Atlantische routes

2. Deze bekendmaking geschiedt door plaatsing in de Berichten aan Zeevarenden, waartoe de in lid 1 bedoelde eigenaar, bij het instellen van een nieuwe lijndienst en bij het brengen van wijziging in een route van een bestaande lijndienst de nodige gegevens aan de Chef der Hydrografie, Ministerie van Marine, doet toekomen.

Artikel 141

De eigenaar van een schip is verplicht zorg te dragen, dat het schip overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 wordt drooggezet. Droogzetten

Artikel 142

De eigenaar van een schip is verplicht aan de kapitein de middelen te verschaffen, welke deze, in verband met de uitvoering van de taak hem in dit besluit opgedragen, behoeft. Verschaffen nodige middelen

HOOFDSTUK XIII

Vrijstellingen en aanvullende voorschriften

Artikel 143

1. Door Ons kan geheel, gedeeltelijk of voorwaardelijk vrijstelling worden verleend van het naleven van één of meer bepalingen van dit besluit. Vrijstellingen

2. In Onze naam kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geheel, gedeeltelijk of voorwaardelijk vrijstelling verlenen van één of meer bepalingen, indien bijzondere omstandigheden dit zonder gevaar voor schip en bemanning veroorloven.

3. Bij het verlenen van vrijstellingen, als bedoeld in de voorafgaande leden van dit artikel, zal slechts zover mogen worden gegaan,

dat daardoor niet in strijd met de voorschriften van de terzake van kracht zijnde internationale verdragen wordt gehandeld.

4. Voor zover internationale verdragen dit voorschrijven, zullen bij het verlenen van vrijstellingen hiervan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie certificaten in twee exemplaren worden afgegeven.

Artikel 144

Gevallen van overmacht

1. Indien één of meer bepalingen van dit besluit op het ogenblik, dat een reis wordt ondernomen, niet op een schip van toepassing zijn, zullen zij, indien en voor zover het schip tengevolge van slecht weer of tengevolge van een ander geval van overmacht genoodzaakt is van de voorgenomen reis af te wijken, niet op dit schip van toepassing worden.

2. Bij de beoordeling van de vraag of een bepaling van dit besluit al dan niet op een schip van toepassing is, wordt met personen, die zich daar aan boord bevinden tengevolge van overmacht of tengevolge van een wettelijke verplichting van de kapitein om hetzij schipbreukelingen, hetzij andere personen over te voeren, geen rekening gehouden.

Artikel 145

Aanvullende voorschriften

De ambtenaren, bedoeld in artikel 10 van de Schepenwet, kunnen in elk bijzonder geval, rekening houdende met de terzake door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gegeven algemene aanwijzingen, voorschriften geven ter bevordering van de juiste naleving van het bepaalde in de artikelen 25 t/m 27, 29 t/m 47, 49 t/m 64, 66 t/m 80, 82 t/m 87, 94 t/m 107, 114, 118 t/m 120, 122, 134, 135 en 137 van dit besluit.

HOOFDSTUK XIV

Strafbepalingen

Artikel 146

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de eigenaar, die nalaat, overeenkomstig het bepaalde in artikel 9, tijdig kennisgeving te doen.

Artikel 147

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft hij, die nalaat, overeenkomstig het bepaalde in artikel 99, lid 13, kennisgeving te doen.

Artikel 148

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de kapitein van een passagiersschip, die in strijd met het bepaalde in artikelen 99, lid 16, gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 99 als lading inneemt.

Artikel 149

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de kapitein, die het bepaalde in artikel 102 niet nakomt.

Artikel 150

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de kapitein, die de verplichtingen van artikel 110 niet nakomt.

Artikel 151

Met hechtenis van ten hoogste één maand of geldboete van ten hoogste honderd gulden wordt gestraft de kapitein, die de verplichtingen van de artikelen 115, 116 of 117 niet nakomt.

Artikel 152

Met hechtenis van ten hoogste één maand of geldboete van ten hoogste honderd gulden wordt gestraft de kapitein, die de verplichtingen van artikel 125 niet nakomt.

Artikel 153

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de kapitein, die het bepaalde in artikel 126 niet naleeft.

Artikel 154

Met hechtenis van ten hoogste één maand of geldboete van ten hoogste honderd gulden wordt gestraft de kapitein, die handelt in strijd met het bepaalde in artikel 131, lid 4.

Artikel 155

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de kapitein, die het bepaalde in de artikelen 136, 137 of 138 niet naleeft.

Artikel 156

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de eigenaar, die de verplichtingen van de artikelen 141 of 142 niet nakomt.

Artikel 157

De in dit hoofdstuk gestelde geldboeten worden, voor zover zij door de strafrechter in de Nederlandse Antillen worden opgelegd, geacht te luiden in het betaalmiddel van de Nederlandse Antillen.

HOOFDSTUK XV

Slotbepalingen

Artikel 158

Het Koninklijke besluit van de 26e November 1932, *Staatsblad* No. 563 (Schepenbesluit), zoals dat sedert is gewijzigd, wordt ingetrokken.

Artikel 159

Dit besluit kan worden aangehaald onder de titel van „Schepenbesluit 1952". Het treedt in werking op een door Ons te bepalen tijdstip.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Sankt Anton, 31 December 1952.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. ALGERA.

De Minister voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen,
W. J. A. KERNKAMP.

Uitgegeven de *drie en twintigste* Januari 1953.

De Minister van Justitie,
L. A. DONKER.

BIJLAGE I

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE KEURING VAN MATERIALEN, ANKERS EN KETTINGEN

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Indien materialen, bestemd voor de bouw of de herstelling van schepen of scheepswerktuigen, dan wel ankers en kettingen niet zijn gekeurd door of vanwege een der door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaux, geschiedt de keuring daarvan door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, die daarbij de volgende voorschriften in acht nemen. Toepassing

Artikel 2

De beproeving van het materiaal naar de hoedanigheid geschiedt in een beproevingstoestel, dat blijkens een certificaat, afgegeven door het Centraal Instituut voor Materiaalonderzoek of door een keuringslaboratorium, dat daartoe door dit instituut is bevoegd verklaard, is geijkt. Beproeving naar hoedanigheid

Artikel 3

1. De kosten van de beproeving komen ten laste van de betrokken scheepsbouwmeester of machinefabrikant. Kosten beproeving

2. Wenst de scheepsbouwmeester of de machinefabrikant, dat het materiaal in een buitenslands gelegen inrichting wordt gekeurd, dan komen de reis- en verblijfkosten van de ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, die belast is met het waarmerken der proefstaven en met de keuring, volgens een door Onze Minister vastgesteld tarief, mede voor zijn rekening.

Deze beproevingsinrichting moet door een in het betrokken land bevoegde instantie geijkt zijn. Een geldig bewijs moet hiervan worden overgelegd.

Artikel 4

Elke beproeving of keuring mag door de betrokken scheepsbouwmeester of machinefabrikant of zijn gemachtigde worden bijgewoond. Bijwonen beproeving

HOOFDSTUK II

Keuren, afkeuren en herkeuren

Artikel 5

1. De voorschriften betreffende maatafwijkingen, keuze en aanwijzing van proefstukken, keuring, afkeuring, herkeuring, wijze en middelen van beproeving, keuringseisen en al wat daarbij behoort, Normaalbladen. Keuring enz.

zoals deze zijn vastgesteld door de Hoofdcommissie voor de Normalisatie in Nederland op de desbetreffende normaalbladen, zijn van gelijke kracht als de bepalingen van dit besluit, voorzover zij daar mede niet in strijd zijn.

2. Waar in de normaalbladen wordt gesproken van de „besteller of diens gemachtigde", moet voor de toepassing van deze bijlage worden gelezen „ambtenaar van de Scheepvaartinspectie", terwijl de „leverancier" volgens voornoemde bepalingen de „scheepsbouwmeester of machinefabrikant" is.

Artikel 6

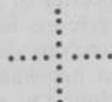
Merken proefstukken

De proefstukken, zowel als de stukken, waaraan deze zijn ontleend, worden door de met de keuring belaste ambtenaar voorzien van het hiernavolgend slagmerkteken.



Artikel 7

Afkeuringsmerk

Afgekeurde voorwerpen worden door de met de keuring belaste ambtenaar voorzien van het in artikel 6 bedoelde slagmerkteken, waardoor een  geslagen wordt.

Artikel 8

Gevallen, waarin niet wordt gekeurd

Het betrokken Districtshoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor bepaalde gevallen, met het oog op de aard van het werk, waarvoor het materiaal moet worden gebruikt, gedeeltelijk van het nemen van proeven afzien. Indien het in dergelijke gevallen zeer kleine partijen betreft, kan door hem de keuring achterwege worden gelaten.

Artikel 9

Regeling voor beproeving op walswerken

1. Al het walsmateriaal, dat door de met de keuring belaste ambtenaar direct op het walswerk wordt gekeurd, moet vanwege dit walswerk worden voorzien van ingeslagen merken, waardoor het walswerk en het nummer van gieting (charge) van het materiaal, waaruit elk stuk gewalst is, worden aangegeven.

2. Tevens wordt het materiaal voorzien van duidelijk met olieverf geschilderde merken en nummers, zodat voor vergelijking met de

gespecificeerde walslijsten de identiteit van elk stuk onomstotelijk kan worden vastgesteld.

3. Afschriften van deze lijsten worden voor elke vanwege de Scheepvaartinspectie te keuren partij in tweevoud aan de met de keuring belaste ambtenaar ter hand gesteld.

4. Mede moet aan die ambtenaar een door de directie of door de verantwoordelijke bedrijfsleider van het werk, waar de gieting plaats vond, ondertekende verklaring worden overhandigd, inhoudende, dat het ter keuring aangeboden materiaal vervaardigd is volgens het open-haardproces (dus in generatorovens of volgens een gelijkwaardig proces) vergezeld van de opgaaf, betreffende de nummers van de gieting. Indien de ambtenaar zulks verlangt, moet hem inzage verleend worden van de lijsten der gietingen, indien althans het materiaal gegoten werd op dezelfde plaats als waar het walswerk is gelegen. Had de gieting elders plaats, dan heeft hij het recht ook daar inzage van deze lijsten te verlangen.

5. Alle platen en staven, behorende tot de te keuren partijen moeten zodanig gereed gelegd worden, dat de aanwijzing van de proefstukken en de afstempeling vlot kunnen verlopen.

6. Zij moeten ten bewijze, dat aan de beproeving voldaan is, elk op twee plaatsen duidelijk worden gemerkt met het in artikel 6 bedoelde slagmerkteken.

7. Wordt de partij geheel of gedeeltelijk afgekeurd, dan wordt ten teken daarvan door elk der ingeslagen merken van de Scheepvaartinspectie op ieder stuk van de afgekeurde hoeveelheid op duidelijke wijze een kruis van centerpunten ingeslagen, als aangegeven in artikel 7.

8. Na afloop van de beproeving voorziet de met de keuring belaste ambtenaar de hem in tweevoud verstrekte gespecificeerde walslijsten van de mededeling, dat het daarop aangegeven materiaal voldoet aan de gestelde eisen, dan wel welk gedeelte daarvan niet voldoet, ondertekent deze en geeft van elke lijst een exemplaar terug aan de vertegenwoordiger van de directie van het walswerk, ter doorzending naar de werf of fabriek van aanbouw, die het materiaal besteld heeft. Het andere exemplaar wordt door de ambtenaar gezonden aan het Districtshoofd van de Scheepvaartinspectie, onder wiens toezicht de betreffende bouw of herstelling plaats heeft.

Artikel 10

Afkeuring

Afkeuring van elk onderdeel der levering kan te allen tijde, ook tijdens en na de bewerking, plaats hebben bij elk voorwerp, dat gebreken vertoont, ook wanneer deze gebreken materiaalfouten zijn, welke bij de materiaalkeuring niet zijn opgemerkt.

HOOFDSTUK III

Ankers en kettingen

Artikel 11

Ankers

1. Elk ter beproeving aangeboden anker moet voorzien zijn van een goed leesbaar slagmerk en ingeslagen nummer, onderscheidenlijk aanduidend de naam van de fabrikant en het doorlopend fabrikatienummer.

2. Tevens moeten het gewicht van het anker (zonder stok) en dat van de eventueel bijbehorende stok (beide afzonderlijk gewogen) duidelijk op de schacht van het anker zijn ingeslagen.

3. Ankers van een gewicht, 70 kilogram niet te boven gaande, worden in de regel niet beproefd.

4. Nadat de voorgeschreven belastingproef met goed gevolg heeft plaats gehad, wordt onder de in lid 2 genoemde merken door of ten overstaan van de met de keuring belaste ambtenaar het merkteken van de Scheepvaartinspectie ingeslagen.

5. Waar in deze bijlage van het gewicht van het anker wordt gesproken, rekent men het gewicht zonder stok.

Artikel 12

Beproeving van ankers

1. Ankerdelen van gegoten staal zijn, wat de materiaalproeven betreft, onderworpen aan de proeven, welke door de Hoofdcommissie voor de Normalisatie in Nederland in de normaalbladen voor gietstalen voorwerpen zijn vastgesteld.

2. Bovendien moeten alle delen van gegoten staal onderworpen worden aan een valproef, welke zij zonder te breken, te scheuren of andere belangrijke beschadiging moeten kunnen doorstaan. Hierbij laat men zulk een gegoten stalen onderdeel (of indien het anker uit één stuk gegoten is, het gehele anker) vallen over een vrije valhoogte van 4,50 meter voor ankers lichter dan 750 kilogram, over een hoogte van 4 meter voor ankers van 750 tot 1500 kilogram en over een hoogte van 3 meter voor zwaardere ankers. Het voorwerp moet bij die val neerkomen op een zo zware ijzeren of stalen grondplaat, dat deze niet breekt of scheurt. De grondplaat moet door een massieve gemetselde of betonnen fundatie worden gesteund.

3. Een hamerproef moet op de in lid 2 bedoelde valproef volgen, waarbij alle delen van gegoten staal, vrij opgehangen, met een hamer van drie kilogram worden beklopt tot onderzoek naar niet zichtbare gebreken.

4. Indien uit een overgelegd certificaat blijkt, dat de in de vorige leden van dit artikel genoemde proeven ten aanzien van onderdelen van overigens niet onder toezicht van een erkend particulier onderzoekingsbureau geleverde ankers, reeds met goed gevolg ten overstaan

van een vertegenwoordiger van zulk een bureau hebben plaats gehad, worden deze proeven niet herhaald.

5. Echter worden alle ankers (onverschillig uit welk materiaal vervaardigd), uitgezonderd dreggen en, indien zulks speciaal verzocht wordt, die bedoeld in artikel 11, lid 3, onderworpen aan een belastingproef. Deze proef wordt genomen op een kettingtrekbank of andere geschikte gelegenheid.

Tabel I geeft in verband met het gewicht van het anker de belasting aan. Artikel 2 is hier eveneens van toepassing.

6. Voor de belastingproef wordt het te beproeven anker zodanig opgehangen, dat de trekkracht aan de ene zijde aangrijpt aan de roering (dus bij het boveneind van de schacht) en aan de andere zijde aan één der vloeien (bij stokloze ankers aan beide vloeien) op 1/3 van de lengte van de arm van de vloei, van de punt van de vloei gemeten. Met deze lengte wordt de afstand bedoeld van de punt van de vloei tot het snijpunt van de hartlijn der schacht met ondereind anker. Bij ankers met een scharnierende schacht neemt men voor deze lengte de loodrechte afstand tussen de punt van de vloei en de hartlijn van het scharnier. Elk anker wordt tweemaal beproefd. Na de eerste beproeving wordt het anker gedraaid, zodat bij ankers met stok de andere vloeiarm belast wordt en bij stokloze ankers beide vloeien aan de keerzijde belast worden.

7. Gedurende en na afloop van de beproeving wordt het anker nagezien om te constateren of zich gebreken, als scheuren, blijvende vormveranderingen, enz., voordoen. Indien dit het geval is, wordt het anker afgekeurd. Bij ankers met scharnierende schacht wordt bovendien nagezien of de scharnierpunten gangbaar zijn gebleven. Zo niet dan wordt dit hersteld en de proef herhaald.

Artikel 13

Ankerkettingen

1. Behalve de eindschalmen en de onmiddellijk daarop aansluitende grote schalmen aan elk kettingeind, moeten alle overige schalmen van gelijke grootte zijn. In de lengte- en breedte-afmetingen wordt voor de gewone schalmen ten hoogste 3 percent, voor de overige schalmen en de sluitings tussen de kettingeinden 2 percent speling in meer of minder toegestaan. De speling van de middellijnen van de schalmdoorsnede mag naar beneden niet meer bedragen dan:

voor ketting van kettingijzer met een middellijn kleiner dan 50 millimeter: 1 millimeter;

voor idem van 50 tot en met 75 millimeter: 1,5 millimeter;

voor idem groter dan 75 millimeter: 2 millimeter.

2. Elk kettingeind moet uit een oneven aantal schalmen bestaan.

3. Wartels mogen alleen aan de uiteinden van de gehele ketting voorkomen; plaatsing in een afzonderlijke voorloopketting verdient de voorkeur.

4. De kettingen mogen vóór de beproeving noch geschilderd, noch geolied, noch met enig ander smeersel bedekt zijn.

5. Elk kettingeind van ongeveer 15 vadem of korter wordt, zodra het blijkt voldaan te hebben aan de voorschriften, op beide eindschalmen en op alle sluitings, eindharpen en wartels door of ten overstaan van de met de keuring belaste ambtenaar met het slagmerkteken van de Scheepvaartinspectie duidelijk gemerkt. Is het kettingeind langer dan ongeveer 15 vadem, dan wordt bovendien ongeveer om de 8 meter een van de gewone schalmen op deze wijze gemerkt.

Artikel 14

Beproeving van ankerkettingen

1. Alle kettingeinden, ook voorloopkettingen, behorende tot het ankergerei van een schip, moeten worden beproefd. Hiertoe worden alle schalmen, wartels, sluitings en eindharpen, welke tot zulk een eind behoren, alsmede de bij de ketting eventueel behorende reservesluitings en harpen, onderworpen aan een rekproef, zoals in tabel II voor de verschillende zwaarten van ketting is voorgeschreven. Enigszins belangrijke vormveranderingen, breuken of andere uitwendige tekenen van beschadiging mogen zich daarbij niet voordoen. Indien zulks het geval mocht zijn, wordt het betrokken eind ketting of reservedeel afgekeurd. Artikel 2 is hier eveneens van toepassing.

2. Voordat tot deze rekproef wordt overgegaan, kunnen door de keuringsambtenaar, overal waar deze zulks wenselijk acht, drie opvolgende gewone schalmen uit een kettingeind voor een proef met verhoogde belasting, de zogenaamde breekproef, worden aangewezen. Echter wordt nimmer uit elke 15 vadem meer dan één eerste breekproef aangewezen, terwijl het in de regel ook niet nodig zal zijn in elk kettingeind zulk een breekproef aan te wijzen. Bij deze breekproef mogen de schalmen niet breken beneden of bij een belasting als in de in het eerste lid bedoelde tabel is aangegeven voor elke zwaarte van ketting. Breekt één van de drie schalmen voordat de belasting overschreden is, dan moet een tweede serie van drie opvolgende schalmen uit hetzelfde eind worden onderworpen aan dezelfde proef. Treedt er dan nogmaals een breuk op, dan wordt het betrokken kettingeind afgekeurd.

3. Na afloop van de breekproef worden de drie hoogbelaste schalmen uit het kettingeind verwijderd en de ketting weder tot een geheel gemaakt, door één of drie nieuwe schalmen tussen beide gedeelten te brengen. Daarna kan tot de in het eerste lid van dit artikel genoemde rekproef worden overgegaan.

4. Na afloop van de rekproef wordt elk kettingeind grondig nagezien om vast te stellen of de lassen in orde zijn, de verschillende delen de vereiste vorm en de vereiste afmetingen hebben en gebreken afwezig zijn. Bij het voorkomen van gebreken, moeten deze worden hersteld en het kettingeind daarna opnieuw aan de rekproef worden onderworpen.

Bijlage I

Tabel I

ANKERS

Gewicht van het anker [1]) zonder stok in kg	Belastingproef in tonnen van 1000 kg	Gewicht van het anker [1]) zonder stok in kg	Belastingproef in tonnen van 1000 kg
75	3,38	1 000	21,10
80	3,55	1 050	21,97
90	3,82	1 100	22,70
100	4,09	1 150	23,50
110	4,36	1 200	24,25
120	4,62	1 250	25,14
130	4,88	1 300	26,03
140	5,12	1 350	26,80
150	5,36	1 400	27,56
165	5,71	1 450	28,32
180	6,06	1 500	29,08
200	6,49	1 550	30,10
225	7,02	1 600	30,73
250	7,54	1 650	31,37
275	8,03	1 700	32,13
300	8,51	1 750	32,90
325	8,98	1 800	33,65
350	9,43	1 850	34,39
375	9,88	1 900	35,05
400	10,31	1 950	35,70
425	10,80	2 000	36,30
450	11,30	2 050	37,08
475	11,78	2 100	37,72
500	12,20	2 150	38,48
525	12,60	2 200	39,24
550	13,08	2 250	39,88
575	13,59	2 300	40,50
600	14,10	2 350	41,10
650	14,98	2 400	41,60
700	15,87	2 450	42,20
750	16,76	2 500	42,8
800	18,00	2 550	43,4
850	18,50	2 600	44,0
900	19,30	2 650	44,6
950	20,20	2 700	45,2

[1]) Bij *stokloze* ankers gewicht van het anker.

Gewicht van het anker [1]) zonder stok in kg	Belastingproef in tonnen van 1000 kg	Gewicht van het anker [1]) zonder stok in kg	Belastingproef in tonnen van 1000 kg
2 750	45,7	4 500	64,0
2 800	46,2	4 550	64,5
2 850	46,8	4 600	65,0
2 900	47,3	4 650	65,5
2 950	47,8	4 700	66,0
3 000	48,4	4 800	66,9
3 050	49,0	4 900	67,8
3 100	49,6	5 000	68,7
3 150	50,1	5 100	69,5
3 200	50,6	5 200	70,3
3 250	51,2	5 300	71,1
3 300	51,7	5 400	71,9
3 350	52,2	5 500	72,7
3 400	52,7	5 600	73,5
3 450	53,2	5 700	74,3
3 500	53,7	5 800	75,1
3 550	54,3	5 900	75,8
3 600	54,9	6 000	76,5
3 650	55,4	6 100	77,2
3 700	56,0	6 200	77,9
3 750	56,5	6 300	78,6
3 800	57,0	6 400	79,3
3 850	57,5	6 500	80,0
3 900	58,0	6 600	80,7
3 950	58,5	6 700	81,4
4 000	59,0	6 800	82,0
4 050	59,5	6 900	82,6
4 100	60,0	7 000	83,2
4 150	60,5	7 100	83,8
4 200	61,0	7 200	84,4
4 250	61,5	7 300	85,0
4 300	62,0	7 400	85,6
4 350	62,5	7 500	86,2
4 400	63,0	7 600	86,7
4 450	63,5	7 700	87,2

[1]) Bij *stokloze* ankers gewicht van het anker.

Gewicht van het anker [1]) zonder stok in kg	Belastingproef in tonnen van 1000 kg	Gewicht van het anker [1]) zonder stok in kg	Belastingproef in tonnen van 1000 kg
7 800	87,7	9 800	97,3
8 000	88,7	10 000	98,2
8 200	89,7	10 300	99,5
8 400	90,7	10 600	100,8
8 600	91,7	10 900	102,1
8 800	92,7	11 200	103,3
9 000	93,7	11 500	104,5
9 200	94,6	11 800	105,6
9 400	95,5	12 100	106,7
9 600	96,4	12 400	107,8

[1]) Bij *stokloze* ankers gewicht van het anker.

Tabel II

KETTINGEN

Kettingijzer diameter in mm	Kettingen met dam			Kettingen zonder dam	
	Breekproef tonnen van 1000 kg	Rekproef tonnen van 1000 kg	Gewicht per strekkende meter in kg	Breekproef tonnen van 1000 kg	Rekproef tonnen van 1000 kg
11				4,57	2,29
12				5,44	2,72
13				6,39	3,19
14				7,41	3,70
15	9,57	6,15	4,8	8,50	4,25
16	10,89	7,09	5,5	9,67	4,84
17	12,29	8,13	6,2	10,92	5,46
18	13,78	9,14	7,0	12,25	6,12
19	15,35	10,19	7,8	13,65	6,82
20	17,01	11,25	8,6	15,12	7,56
21	18,75	12,45	9,5	16,67	8,33
22	20,58	13,62	10,4	18,30	9,15
23	22,50	14,94	11,4	20,00	10,00
24	24,50	16,26	12,4	21,77	10,88
25	26,58	17,68	13,5	23,63	11,81
26	28,75	19,11	14,6	25,55	12,78
27	31,00	20,62	15,7	27,56	13,78
28	33,34	22,20	16,9	29,64	14,82
29	35,77	23,86	18,1	31,79	15,89
30	38,27	25,52	19,4	34,02	17,00
31	40,87	27,21	20,7	36,33	18,16
32	43,58	29,06	22,1	38,37	19,37
33	46,31	30,87	23,5	41,17	20,58
34	49,16	31,34	24,9	43,70	21,85
35	52,10	34,65	26,4	46,31	23,15
36	55,11	36,63	27,9	48,99	24,49
37	58,20	38,71	29,5	51,71	25,86
38	60,30	40,84	31,1	54,55	27,28
39	61,40	42,92	32,8	57,46	28,73
40	63,50	45,26	34,5	60,44	30,22

Onder *breekproef* wordt verstaan de proef, waarbij drie opvolgende schalmen belast worden, zonder dat een breuk beneden of bij de aangegeven belasting mag ontstaan.

Onder *rekproef* wordt verstaan de proef, waarbij elk geheel eind ketting belast wordt zonder dat een breuk of nadelige vormverandering zich beneden of bij de aangegeven belasting mag voordoen.

Kettingijzer diameter in mm	Kettingen met dam			Kettingen zonder dam	
	Breekproef tonnen van 1000 kg	Rekproef tonnen van 1000 kg	Gewicht per strekkende meter in kg	Breekproef tonnen van 1000 kg	Rekproef tonnen van 1000 kg
41	66,70	47,58	36,2	63,51	31,76
42	70,00	49,99	38,0	66,64	33,32
43	73,40	52,43	39,8	69,85	34,93
44	76,80	54,86	41,7	73,14	36,57
45	80,40	57,40	43,6	76,50	38,25
46	84,00	59,96	45,6	79,94	39,97
47	87,70	62,59	47,6	83,45	41,73
48	91,40	65,26	49,6	87,04	43,52
49	95,30	67,95	51,7	90,70	45,35
50	99,20	70,77	53,9	94,44	47,22
51	103,20	73,68	56,1	98,26	49,13
52	107,30	76,61	58,3	102,15	51,08
53	111,50	78,84	60,5	106,12	53,06
54	115,70	82,70	62,8	110,16	55,08
55	120,00	85,85	65,2	114,28	57,14

Kettingijzer diameter in mm	Kettingen met dam		
	Breekproef tonnen van 1000 kg	Rekproef tonnen van 1000 kg	Gewicht per strekkende meter in kg
56	124,4	89,00	67,7
57	128,9	92,15	70,0
58	133,5	95,40	72,5
59	138,1	98,65	75,0
60	142,9	102,01	77,6
61	147,7	105,46	80,2
62	152,5	108,92	82,8
63	157,5	112,47	85,5
64	162,0	115,62	88,3
65	165,7	118,56	91,1
66	169,4	121,11	93,9
67	173,2	123,64	96,7
68	177,0	126,39	99,6
69	180,8	129,03	102,6
70	184,6	131,27	105,6

Kettingijzer diameter in mm	Kettingen met dam		
	Breekproef tonnen van 1000 kg	Rekproef tonnen van 1000 kg	Gewicht per strekkende meter in kg
71	188,3	134,42	108,6
72	192,0	137,06	111,7
73	195,8	139,70	114,8
74	199,5	142,34	118,0
75	203,1	144,98	121,2
76	206,8	147,62	124,5
77	210,4	150,27	127,8
78	214,0	152,81	131,1
79	217,4	155,35	134,5
80	221,0	157,89	137,9
81	224,5	160,32	141,4
82	228,0	162,86	144,9
83	231,4	165,30	148,4
84	234,8	167,64	152,0
85	238,1	170,08	155,7
86	241,4	172,42	159,4
87	244,7	174,75	163,1
88	248,0	177,20	166,9
89	251,2	179,43	170,6
90	254,4	181,66	174,5
91	257,5	183,86	178,4
92	260,6	186,04	182,3
93	263,6	188,07	186,2
94	266,6	190,36	190,2
95	269,5	192,35	194,2
96	272,2	194,40	198,2
97	274,9	196,30	202,3
98	277,6	198,30	206,5
99	280,2	200,20	210,7
100	282,7	202,00	215,0

CONSTRUCTIE VAN PASSAGIERSSCHEPEN

HOOFDSTUK I

Voorschriften in verband met de waterdichte indeling

Artikel 1

Toepassing

Deze bijlage is van toepassing op schepen, welke een internationale reis maken en bestemd zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers, zulks met inachtneming van het bepaalde in artikel 2 van bijlage III.

Artikel 2

Omschrijvingen

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:

indelingslastlijn: de waterlijn, gebruikt bij de vaststelling van de waterdichte indeling van het schip;

bovenste indelingslastlijn: de waterlijn, welke bij de grootste toegelaten diepgang behoort;

lengte van het schip: de lengte, gemeten tussen de loodlijnen aan de einden van de bovenste indelingslastlijn;

breedte van het schip: de grootste breedte, gemeten op de buitenkant van de spanten, op of beneden de bovenste indelingslastlijn;

schottendek: het bovenste dek tot hetwelk de waterdichte dwarsschotten zijn opgetrokken;

indompelingsgrenslijn: een lijn gedacht op het scheepsboord evenwijdig aan en op een afstand van 76 millimeter onder de aansnijding van de bovenzijde van het schottendek met dit boord;

diepgang: de verticale afstand van de lijn van onderkant spanten tot de indelingslastlijn, gemeten op het midden van de lengte;

permeabiliteit van een ruimte: het aantal percenten van de inhoud van die ruimte, dat door water kan worden ingenomen;

voortstuwingsgedeelte: het gedeelte van het schip, dat zich uitstrekt van de lijn van onderkant spanten tot het vlak van de indompelingsgrenslijn en in lengterichting begrensd wordt door de uiterste waterdichte hoofddwarsschotten van de afdelingen, waarin zich de hoofd- en hulpwerktuigen voor de voortstuwing bevinden met de eventueel daarvoor aanwezige stoomketels en permanente kolenruimen.

Indien het voortstuwingsgedeelte niet op de gebruikelijke wijze is ondergebracht, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bepalen, welke ruimten daartoe moeten worden gerekend;

passagiersruimten: de ruimten, die zijn ingericht voor de huisvesting van en voor het gebruik door passagiers. Hieronder worden echter de ruimten, bestemd voor bagage, levensmiddelen en andere voorraden, zomede de post, niet gerangschikt.

Voor de toepassing van de artikelen 5 en 6 worden tevens de ruimten, welke onder de indompelingsgrenslijn voor de huisvesting van en het gebruik door de bemanning zijn ingericht, als passagiersruimten beschouwd.

Artikel 3

Inzenden van de berekening

1. De volledige berekening betreffende de waterdichte indeling met bijbehorende plan- en lijnentekeningen, diagrammen en schottenkrommen, volgens een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goed te keuren methode en in een door deze bepaalde vorm, moeten aan hem in drievoud ter goedkeuring worden ingezonden.

2. In alle berekeningen worden inhouden bepaald tot buitenkant spanten en verstijvingen.

Artikel 4

Vulbare lengte

1. De vulbare lengte moet voor elk punt van de scheepslengte worden bepaald door een wijze van berekening, waarbij de vorm, de diepgang en andere bijzondere kenmerken van het schip in aanmerking worden genomen.

De vulbare lengte op zeker punt van de scheepslengte is voor een schip met een doorlopend schottendek dat deel der scheepslengte, dat als midden het bedoelde punt heeft en waarover het schip onder de in artikel 5 aangenomen en omschreven omstandigheden moet vollopen om tot de indompelingsgrenslijn in te zinken.

2. De bepaling van de vulbare lengte op elk punt van de scheepslengte geschiedt door de constructie van een schottenkromme. Hierbij moet worden gebruik gemaakt van de permeabiliteit van de verschillende ruimten, zoals deze volgens artikel 5 wordt bepaald.

3. De vaststelling van de waterdichte indeling geschiedt op de in artikel 6 bepaalde wijze met behulp van de in lid 2 bedoelde vulbare lengten.

4. Voor een schip, dat geen doorlopend schottendek heeft, moet de vulbare lengte op zeker punt worden bepaald tot een aangenomen doorlopende indompelingsgrenslijn. Deze wordt op het scheepsboord getrokken gedacht op een bepaalde afstand onder de aansnijding in de zijde van het boord met de bovenzijde van het dek, tot hetwelk de in aanmerking komende schotten en de scheepshuid waterdicht zijn opgetrokken. Deze afstand mag op geen enkel punt kleiner zijn dan 76 millimeter.

5. Indien een aangenomen indompelingsgrenslijn over een zekere lengte op een behoorlijke afstand is gelegen onder de aansnijding in de zijde van het boord met de bovenzijde van het dek, tot hetwelk de in aanmerking komende schotten zijn opgetrokken, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een beperkte vrijstelling verlenen voor zover betreft de waterdichtheid van deze schotten boven de indompelingsgrenslijn onmiddellijk onder genoemd dek.

Artikel 5

1. De in lid 2 van artikel 4 genoemde permeabiliteit heeft uitsluitend betrekking op onder het vlak van de indompelingsgrenslijn gelegen ruimten of gedeelten van ruimten. Bij de bepaling van de vulbare lengten moet men een gemiddelde permeabiliteit aannemen voor de gehele lengte van elk van de volgende gedeelten van het schip onder de indompelingsgrenslijn: **Permeabiliteit**

(a) het voortstuwingsgedeelte;

(b) het gedeelte vóór het voortstuwingsgedeelte;

(c) het gedeelte achter het voortstuwingsgedeelte.

2. *(a)* Voor stoomschepen moet de gemiddelde permeabiliteit voor het gehele voortstuwingsgedeelte worden bepaald door de formule:

$$80 + 12{,}5 \frac{a - c}{v}, \text{ waarin}$$

a = de inhoud van de passagiersruimten, als omschreven in artikel 2, welke binnen de begrenzing van het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen;

c = de totale inhoud van de tussendeksruimten, welke binnen de begrenzing van het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen en bestemd zijn voor de berging van lading, steenkolen of voorraden;

v = de totale inhoud van het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn.

(b) Voor motorschepen moet het getal, dat de gemiddelde permeabiliteit volgens de in *(a)* genoemde formule aangeeft, met 5 worden vermeerderd.

(c) Indien ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond, dat de door rechtstreekse berekening bepaalde gemiddelde permeabiliteit kleiner is dan die, welke door de formule wordt verkregen, mag de rechtstreeks berekende waarde in plaats van deze laatste worden ingevoerd.

Bij deze rechtstreekse berekening moet de permeabiliteit van onder de indompelingsgrenslijn gelegen passagiersruimten, als omschreven

in artikel 2 op 95 worden gesteld, die van alle ruimten bestemd voor lading, kolen en voorraden op 60 en die van dubbele-bodem-, brandstofolie- en andere tanks op zodanige waarde, als voor elk geval door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zal worden goedgekeurd.

3. Behalve in het in lid 4 omschreven geval moet de gemiddelde permeabiliteit over de gehele lengte van het gedeelte vóór dan wel achter het voortstuwingsgedeelte worden bepaald met behulp van de formule:

$$63 + 35 \frac{a}{v}, \text{ waarin}$$

a = de inhoud van de passagiersruimten, als omschreven in artikel 2, welke vóór, dan wel achter het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen;

v = de gehele inhoud van het gedeelte van het schip, dat onder de indompelingsgrenslijn vóór, dan wel achter het voortstuwingsgedeelte is gelegen.

4. Voor een schip, dat ingevolge artikel 56 onder *(d)* van het Schepenbesluit meer passagiers mag vervoeren dan waarvoor ruimte in de reddingboten beschikbaar is en dat aan de bijzondere standaard voor de waterdichte indeling volgens lid 4 van artikel 6 van dit hoofdstuk moet voldoen, moet de gemiddelde permeabiliteit over de gehele lengte van het gedeelte vóór, dan wel achter het voortstuwingsgedeelte worden bepaald met behulp van de formule:

$$95 - 35 \frac{b}{v}, \text{ waarin}$$

b = de inhoud van de ruimten vóór, dan wel achter het voortstuwingsgedeelte tussen de indompelingsgrenslijn en de bovenkant van de vrangen, de top van de dubbele bodem of van de piektanks, naar gelang van de constructie en die bestemd zijn en gebruikt worden voor lading, steenkolen of brandstofolie, voorraden, bagage en post, ankerkettingen of zoetwater;

v = de gehele inhoud van het gedeelte van het schip, dat onder de indompelingsgrenslijn vóór, dan wel achter het voortstuwingsgedeelte is gelegen.

Indien het schip wordt gebruikt in een dienst, waarin de laadruimen in het algemeen niet door lading van enige omvang worden ingenomen, mag geen van deze ruimen voor de bepaling van de inhoud volgens b in aanmerking worden genomen.

5. Indien de inrichting van de gedeelten vóór of achter het voortstuwingsgedeelte afwijkt van de normale kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan of eisen, dat de gemiddelde permea-

biliteit van deze gedeelten door gedetailleerde berekening wordt bepaald. Bij deze gedetailleerde berekening moet de permeabiliteit van passagiersruimten, als omschreven in artikel 2, worden gesteld op 95, die van ruimten, ingenomen door machines, welke voor het bedrijf aan boord nodig zijn, op 80, die, ingenomen door lading, kolen of voorraden, op 60 en die van dubbele-bodem-, brandstofolie- en andere tanks op zodanige waarde, als voor elk geval door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt goedgekeurd.

6. Indien een tussendeksafdeling tussen twee waterdichte schotten een passagiers- of bemanningsruimte bevat, moet deze gehele tussendeksafdeling als passagiersruimte worden beschouwd, met uitzondering van die gedeelten, welke volkomen door vaste stalen schotten zijn ingesloten en voor andere doeleinden zijn bestemd. Indien echter de bedoelde passagiersruimte volkomen binnen vaste stalen schotten is ingesloten, moet slechts de aldus ingesloten ruimte als passagiersruimte worden beschouwd.

Artikel 6

Toelaatbare lengte van afdelingen, indelingsfactor

1. De toelaatbare lengte van een afdeling, welke haar midden in enig punt van de lengte van het schip heeft, moet uit de vulbare lengte worden verkregen door deze te vermenigvuldigen met een bepaalde factor, welke de *indelingsfactor* wordt genoemd. Deze factor is op hierna aangegeven wijze afhankelijk van de lengte van het schip, zodanig, dat hij bij toenemende lengte geleidelijk kleiner wordt. De indelingsfactor is tevens op de hierna aangegeven wijze afhankelijk van het criterium van dienst. Indien de lengte 131 meter of groter is, worden de grenzen, waartussen de indelingsfactor voor een schip van gegeven lengte ligt, gevormd door een factor A, welke van toepassing is op schepen, die slechts weinig passagiers en hoofdzakelijk vracht vervoeren en een factor B, welke van toepassing is op schepen, die hoofdzakelijk passagiers vervoeren. Indien de lengte kleiner is dan 131 meter, doch niet kleiner is dan 79 meter, geschiedt de bepaling van de indelingsfactor voor een schip van gegeven lengte op de in lid 3 aangegeven wijze, in welk geval van de beide factoren A en B slechts factor B behoeft te worden berekend. De grootte van de factoren A en B wordt uitgedrukt door de volgende formules (1) en (2), waarin L de lengte van het schip in meters voorstelt, als aangegeven in artikel 2.

$$A = \frac{58{,}2}{L - 60} + 0{,}18 \quad (L = 131 \text{ meter en groter}) \qquad (1)$$

$$B = \frac{30{,}3}{L - 42} + 0{,}18 \quad (L = 79 \text{ meter en groter}) \qquad (2)$$

Indien de lengte kleiner is dan 79 meter, geschiedt de bepaling van de indelingsfactor zoals in lid 3 onder *(c)* is voorgeschreven.

2. *Criterium van dienst.* Nadat voor een schip van gegeven lengte de factoren A en B zijn vastgesteld, wordt de juiste waarde van de indelingsfactor bepaald met behulp van een getal, dat het criterium van dienst aangeeft. Dit getal is het criteriumgetal, dat bepaald wordt door de formule:

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P}, \text{ indien } P_1 \text{ groter is dan } P, \qquad (3)$$

en in andere gevallen door de formule:

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V}, \qquad (4)$$

waarin:

Cs = het criteriumgetal;

M = de inhoud van het voortstuwingsgedeelte, als omschreven in artikel 2, vermeerderd met de inhoud van alle vaste brandstofolieruimen, welke zich boven de dubbele bodem en vóór of achter het voortstuwingsgedeelte bevinden;

P = de gezamenlijke inhoud van de passagiersruimten als omschreven in artikel 2, gelegen onder de indompelingsgrenslijn;

V = de gehele inhoud van het schip onder de indompelingsgrenslijn;

P_1 = KN, waarin:

N = aantal passagiers, waarvoor het schip bestemd is;

K = 0,056 L, waarin:

L = de lengte van het schip in meters, als in artikel 2 is omschreven.

Wanneer de waarde van KN groter is dan de som van P en de gehele inhoud van de werkelijke passagiersruimten boven de indompelingsgrenslijn, moet voor P_1 die som of de waarde van 2/3 KN worden genomen, welke van de twee de grootste is.

Voor schepen, welke geen doorlopend schottendek hebben, moeten voor de bepaling van de vulbare lengten, de inhouden tot de aangenomen indompelingsgrenslijn worden genomen.

3. *Bepalingen betreffende de waterdichte indeling van schepen, met uitzondering van die, bedoeld in lid 4 van dit artikel.*

(a) De waterdichte indeling achter de voorpiek van *schepen met een lengte van 131 meter of groter*, welke een criteriumgetal = 23 of kleiner hebben, moet door middel van de factor A volgens formule (1) worden geregeld; die van schepen van die lengte, welke een criteriumgetal = 123 of groter hebben, moet met behulp van de

factor B volgens formule (2) worden geregeld en die van zulke schepen met een criteriumgetal tussen 23 en 123 door een factor F, welke door lineaire interpolatie tussen de factoren A en B wordt verkregen volgens de formule:

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \qquad (5)$$

Indien de factor F kleiner is dan 0,4 en ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond, dat het ten aanzien van een voortstuwingsgedeelte praktisch onuitvoerbaar is de factor F toe te passen, mag de schottenindeling van zulk een gedeelte door een grotere factor worden geregeld, mits deze niet groter dan 0,4 wordt genomen.

(b) De waterdichte indeling achter de voorpiek van *schepen met een lengte, kleiner dan 131 meter, doch niet kleiner dan 79 meter,* waarvan het criteriumgetal een grootte heeft, gelijk aan S, waarbij

$$S = \frac{3574 - 25\,L}{13} \text{ (L in meters),}$$

wordt geregeld door middel van de factor één.

Indien het criteriumgetal voor schepen van die lengte = 123 of groter is, wordt de waterdichte indeling door de factor B volgens formule (2) geregeld.

Indien het criteriumgetal voor schepen van die lengte een grootte heeft tussen S en 123, wordt de waterdichte indeling geregeld door de factor F, welke door lineaire interpolatie tussen één en de factor B wordt bepaald door middel van de formule:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \qquad (6)$$

(c) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen *met een lengte, kleiner dan 131 meter, doch niet kleiner dan 79 meter en met een criteriumgetal, dat kleiner is dan S en voorts van alle schepen, waarvan de lengte kleiner is dan 79 meter,* wordt geregeld door middel van de factor één, tenzij ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond, dat dit voor het gehele schip of voor één of meer gedeelten daarvan praktisch onuitvoerbaar is, in welk geval genoemd Hoofd, nadat met alle omstandigheden rekening is gehouden, zodanige verzachting kan toestaan als gerechtvaardigd blijkt.

(d) De bepalingen, onder *(c)* vermeld, zijn ook van toepassing op schepen van onverschillig welke lengte, die een aantal passagiers mogen vervoeren, dat groter is dan 12, doch niet groter dan de waarde

van $\frac{L^2}{650}$ (L in meters), waarbij het aantal 50 echter niet mag worden overschreden.

4. *Bijzondere standaard betreffende de waterdichte indeling van schepen, welke ingevolge artikel 56, onder d van het Schepenbesluit meer passagiers mogen vervoeren dan waarvoor ruimte in de reddingboten beschikbaar is.*

(a) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen, welke in de eerste plaats bestemd zijn voor het vervoer van passagiers, wordt geregeld door middel van de factor 0,50 of door middel van de factor, welke overeenkomstig het bepaalde in de leden 2 en 3 van dit artikel is vastgesteld, indien deze laatste kleiner is dan 0,50.

Indien voor zulke schepen de lengte kleiner is dan 91,5 meter en ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond, dat de toepassing van zulk een factor voor een afdeling in verband met de eisen van de praktijk onuitvoerbaar is, kan genoemd Hoofd toestaan, dat de lengte van deze afdeling wordt geregeld door middel van een grotere factor, mits deze de kleinst mogelijke is, welke, rekening houdend met de omstandigheden, redelijkerwijze kan worden vastgesteld.

(b) Indien schepen, ongeacht van welke lengte, bovendien ingericht zijn om grote hoeveelheden lading te vervoeren, in verband waarmede toepassing van de factor gelijk aan of kleiner dan 0,50 voor de bepaling van de waterdichte indeling achter de voorpiek niet mogelijk is door de eisen, welke het praktisch gebruik stelt, moet de standaard voor de waterdichte indeling in overeenstemming zijn met hetgeen hiernavolgend onder *(I)* tot en met *(V)* wordt bepaald. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een afwijkende plaatsing van de waterdichte schotten goedkeuren, welke geen afbreuk doet aan de algemene doeltreffendheid van de waterdichte indeling, indien ten genoegen van genoemd Hoofd wordt aangetoond, dat strikte toepassing van het onder *(I)* tot en met *(V)* bepaalde niet in overeenstemming is te brengen met de eisen, welke de praktijk stelt.

(I) Het criteriumgetal moet worden vastgesteld op de wijze, zoals in lid 2 is bepaald.

Echter heeft K in de berekening van de waarde van P_1 voor passagiers, waarvoor vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, de waarde zoals is voorgeschreven in lid 2 of van 3,55 kubieke meter, welke van de twee de grootste is, terwijl voor passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, K de waarde heeft van 3,55 kubieke meter.

(II) De factor B in lid 1 moet vervangen worden door de factor BB, welke wordt bepaald door middel van de volgende formule:

$$BB = \frac{17{,}6}{L - 33} + 0{,}20 \text{ (L = 55 meter en groter)}$$

(III) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen met een lengte van 131 meter en groter, welke een criteriumgetal van 23 of kleiner hebben, wordt geregeld door middel van de factor A volgens formule (1) in lid 1; die van schepen van die lengte, welke een criteriumgetal van 123 of groter hebben, wordt met behulp van de factor BB volgens de formule in lid 4, onder *(b) (II)* geregeld; en die van zulke schepen, welke een criteriumgetal hebben tussen 23 en 123, met behulp van de factor F, welke door lineaire interpolatie tussen de factoren A en BB wordt verkregen volgens de formule:

$$F = A = \frac{(A - BB)\ (C_s - 23)}{100}$$

Indien de aldus bepaalde factor F kleiner is dan 0,50 zal de toe te passen factor, hetzij 0,50, hetzij gelijk moeten zijn aan de berekende factor, overeenkomstig de bepalingen van lid 3 onder *(a)* van dit artikel, welke van de twee de kleinste is.

(IV) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen met een lengte, kleiner dan 131 meter, doch niet kleiner dan 55 meter, waarvan het criteriumgetal een grootte heeft gelijk aan S_1, waarbij

$$S_1 = \frac{3712 - 25\ L}{19} \text{ (L in meters),}$$

moet geregeld worden door middel van de factor één.

Indien het criteriumgetal voor schepen van die lengte gelijk aan 123 of groter is, wordt de waterdichte indeling door de factor BB volgens de formule uit lid 4 onder *(b) (II)* van dit artikel geregeld. Indien het criteriumgetal voor schepen van die lengte een grootte heeft tussen S_1 en 123, wordt de waterdichte indeling geregeld door de factor F, welke door lineaire interpolatie tussen één en de factor BB wordt bepaald door middel van de formule:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)\ (C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

Indien de aldus bepaalde factor F in elk van de twee laatste gevallen kleiner is dan 0,50, mag de waterdichte indeling geregeld worden door middel van een factor, welke niet groter is dan 0,50.

(*V*) *De waterdichte indeling achter de voorpiek* van schepen met een lengte, kleiner dan 131 meter, doch niet kleiner dan 55 meter, met een criteriumgetal, dat kleiner is dan S_1 en voorts van alle schepen, waarvan de lengte kleiner is dan 55 meter, moet geregeld worden door middel van de factor één, tenzij ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond, dat dit voor bepaalde afdelingen praktisch onuitvoerbaar is, in welk geval genoemd Hoofd, nadat met alle omstandigheden rekening is gehouden, voor zulke afdelingen zodanige verzachting kan toestaan, als hij gerechtvaardigd acht.

De lengte van de achterste afdeling en, voor zover mogelijk, die van de voorste afdelingen (tussen de voorpiek en de achterkant van de voortstuwingsruimte) mag de vulbare lengte echter niet overschrijden.

Artikel 7

Bijzondere bepalingen nopens de waterdichte indeling

1. Wanneer in een gedeelte of in gedeelten van een schip de waterdichte schotten tot een hoger gelegen dek zijn opgetrokken dan in het overblijvende gedeelte of in de overblijvende gedeelten, mogen voor de berekening van de vulbare lengten voor elk gedeelte, waar zulks het geval is, afzonderlijke indompelingsgrenslijnen worden gebruikt, mits:

(*a*) de huidbeplating over de gehele lengte van het schip is opgetrokken tot aan het dek, waarmede de bovenste indompelingsgrenslijn correspondeert, waarbij voor de toepassing van artikel 17 alle openingen in de scheepshuid beneden dit dek over de gehele lengte van het schip beschouwd worden als te zijn openingen beneden de indompelingsgrenslijnen;

(*b*) de lengte van elk der beide afdelingen ter plaatse waar het schottendek trapsgewijze verspringt, de toelaatbare lengte, rekening houdende met hun respectievelijke indompelingsgrenslijnen, niet overschrijdt en hun gezamenlijke lengte niet groter is dan tweemaal de toelaatbare lengte, gebaseerd op de laagst gelegen indompelingsgrenslijn.

2. Een afdeling mag langer zijn dan de toelaatbare lengte, zoals deze volgens de bepalingen van artikel 6 is berekend, mits de gezamenlijke lengte van elk paar aangrenzende afdelingen, waarvan de bedoelde afdeling deel uitmaakt, noch groter is dan de vulbare lengte, noch groter dan het tweevoud van de toelaatbare lengte. Hierbij moet, voor zover nodig, met het volgende rekening worden gehouden:

(*a*) indien één van de twee aangrenzende afdelingen binnen het voortstuwingsgedeelte is gelegen en de gemiddelde permeabiliteit van het gedeelte van het schip, waarin de andere afdeling is gelegen, niet gelijk is aan die van het voortstuwingsgedeelte, mag de gezamenlijke lengte van de beide afdelingen ten hoogste gelijk zijn aan de

lengte, bepaald met toepassing van de gemiddelde permeabiliteit van beide afdelingen gezamenlijk onder gebruikmaking van de volumina der afdelingen en de permeabiliteit van elk van de beide gedeelten van het schip, waarin de afdelingen zijn gelegen;

(b) indien de beide aangrenzende afdelingen verschillende indelingsfactoren hebben, moet de gezamenlijke lengte naar evenredigheid worden bepaald.

3. In schepen met een lengte van 131 meter of groter moet één van de hoofddwarsschotten achter de voorpiek worden aangebracht op een afstand van de vóórloodlijn, welke niet groter is dan de toelaatbare lengte.

4. In een hoofddwarsschot mag een nis voorkomen, mits alle delen van de nis binnenwaarts zijn gelegen van vlakken, welke aan beide zijden van het schip loodrecht op het vlak van de bovenste indelingslastlijn worden gedacht en welke op een afstand van de huidbeplating liggen, gelijk aan één vijfde van de scheepsbreedte, als omschreven in artikel 2, waarbij die afstand loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de bovenste indelingslastlijn wordt gemeten.

Elk deel van een nis, dat buiten deze begrenzing ligt, moet worden behandeld als een deel van een schot, hetwelk trapsgewijze verspringt, zodat het volgende lid daarop van toepassing is.

5. Een hoofddwarsschot mag trapsgewijze verspringen, mits:

(a) de gezamenlijke lengte van de beide afdelingen, welke door het verspringende schot worden gescheiden, noch 90 percent van de vulbare lengte, noch tweemaal de toelaatbare lengte overschrijdt, behalve in schepen met een indelingsfactor, welke groter is dan 0,9, waar de gezamenlijke lengte van de beide betreffende afdelingen niet groter dan de toelaatbare lengte mag zijn, of

(b) een aanvulling in de waterdichte indeling aanwezig is ter verkrijging van dezelfde mate van veiligheid als bij een vlak schot, of

(c) de lengte van de afdeling, over welke het horizontale deel van het verspringende schot zich uitstrekt, niet groter is dan de toelaatbare lengte, behorende bij een indompelingsgrenslijn, welke 76 millimeter beneden de aansnijding van dat horizontale deel van het schot met de scheepshuid op het boord is gedacht.

6. Indien een hoofddwarsschot van een nis is voorzien, dan wel trapsgewijze verspringt, moet het, ter bepaling van de waterdichte indeling, door een denkbeeldig gelijkwaardig vlak schot worden vervangen.

7. Indien de afstand tussen twee opvolgende hoofddwarsschotten of tussen de daarmede gelijkwaardige vlakke schotten, als bedoeld

in lid 6, dan wel de afstand tussen de dwarsvlakken, gaande door de dichtst bij elkaar gelegen vlakken van trapsgewijs verspringende schotten, minder is dan 3,05 meter, vermeerderd met 3 percent van de lengte van het schip, of 10,67 meter, indien dit kleiner is, mag slechts één dezer schotten volgens de bepalingen van artikel 6 beschouwd worden deel uit te maken van de waterdichte indeling van het schip.

8. Indien een dwarsscheepse waterdichte hoofdafdeling plaatselijk onderverdeeld is en ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan worden aangetoond, dat de gehele hoofdafdeling niet volloopt bij beschadiging in de zijde, welke zich uitstrekt over een lengte van 3,05 meter, vermeerderd met 3 percent van de lengte van het schip, of 10,67 meter, indien dit kleiner is, zal naar verhouding een vergroting van de voorgeschreven toelaatbare lengte worden toegekend.

In een dergelijk geval mag het drijfvermogen, dat verondersteld wordt aan de onbeschadigde zijde aanwezig te zijn, niet groter zijn dan dat aan de beschadigde zijde.

Artikel 8

Stabiliteit van schepen in beschadigde toestand

1. De stabiliteit moet in alle voorkomende omstandigheden van beladen toereikend zijn, opdat het schip de eindtoestand kan doorstaan na het lek worden van enige hoofdafdeling, waarvan de lengte binnen die van de vulbare lengte blijft.

Wanneer twee aangrenzende hoofdafdelingen zijn gescheiden door een schot, dat trapsgewijze verspringt volgens de bepalingen van lid 5 onder *(a)* van artikel 7, moet de stabiliteit voldoende zijn om het hoofd te kunnen bieden aan het gelijktijdig lek worden van deze twee aan elkaar grenzende hoofdafdelingen.

Wanneer de voorgeschreven indelingsfactor gelijk aan of kleiner is dan 0,50 moet de stabiliteit voldoende groot zijn, opdat het schip het lek worden van elke twee aan elkaar grenzende hoofdafdelingen kan doorstaan.

2. Ter voldoening aan het bepaalde in het voorgaande lid moeten volledige berekeningen, in overeenstemming met de leden 3, 4 en 6 van dit artikel, aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in drievoud ter goedkeuring worden ingezonden.

In deze berekeningen moeten de bijzondere kenmerken van het schip, zomede de inrichting en de vorm van de beschadigde afdelingen, in aanmerking worden genomen.

Voorts moet worden aangenomen, dat het schip in de voor de stabiliteit meest ongunstige bedrijfstoestand verkeert, welke kan voorkomen.

Wanneer voorgesteld wordt dekken, een dubbele huid of langsschotten aan te brengen, welke het overvloeien van water in ernstige mate zouden belemmeren, moet de invloed hiervan op de berekeningen nauwkeurig worden nagegaan.

3. Voor het maken van berekeningen voor lekstabiliteit moeten de volgende inhouds- en oppervlakte-permeabiliteiten worden toegepast:

ingenomen door lading, kolen of voorraden 60
ingenomen door passagiers- en bemanningsverblijven 95
ingenomen door machines 85
bestemd voor vloeistoffen .... 0 of 95,
welke van deze twee de ongunstigste invloed heeft.

4. Als minimum omvang van de beschadiging moet worden aangenomen:

Langsscheeps: een lengte van 3,05 meter, vermeerderd met 3 percent van de lengte van het schip of een van 10,67 meter, welke van de twee de kleinste is.

Dwarsscheeps: (binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de bovenste indelingslastlijn): een afstand van een vijfde van de breedte van het schip, zoals deze laatste is omschreven in artikel 2.

Verticaal: van de top van de dubbele bodem tot de indompelingsgrenslijn.

Indien op een bepaalde plaats een beschadiging van kleinere omvang dan hierboven wordt verondersteld een gevaarlijker toestand zou veroorzaken met betrekking tot slagzij of verlies aan metacenterhoogte, moet deze beschadiging aan de berekeningen ten grondslag worden gelegd.

5. Onsymmetrisch vollopen moet zoveel mogelijk beperkt worden. Daartoe moeten doeltreffende overvloeiinrichtingen aangebracht zijn welke, evenals de maximum slagzij, welke vóór het overvloeien tot stand gekomen is, aan de goedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie onderworpen zijn. Aan de kapitein moet een doelmatige gebruiksaanwijzing voor deze inrichtingen ter beschikking worden gesteld.

6. Ten aanzien van de toestand, waarin het schip zich bevindt na beschadiging en nadat overvloeimaatregelen getroffen zijn, geldt het volgende:

(a) Bij symmetrisch vollopen moet de metacenterhoogte in de eindtoestand positief zijn, doch het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan in bijzondere gevallen genoegen nemen met een negatieve metacenterhoogte (in rechte stand), welke slagzij van niet meer dan zeven graden tot gevolg heeft;

(b) Bij onsymmetrisch vollopen mag de slagzij niet groter zijn dan zeven graden, doch het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan in bijzondere gevallen een grotere slagzij toestaan, indien het kenterend moment daartoe noodzaakt; in geen geval mag deze slagzij in de eindtoestand echter groter zijn dan vijftien graden;

(c) Onder geen voorwaarde mag de indompelingsgrenslijn in de eindtoestand onder water komen. Indien met de mogelijkheid rekening moet worden gehouden, dat de indompelingsgrenslijn gedurende het vollopen tijdelijk onder water komt, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een onderzoek naar deze mogelijkheid gelasten en zulke maatregelen voorschrijven, als hij voor de veiligheid van het schip noodzakelijk acht.

7. Aan de kapitein van het schip moeten de gegevens ter beschikking worden gesteld, welke nodig zijn om in alle voorkomende omstandigheden van beladen voor een voldoende stabiliteit in onbeschadigde toestand te kunnen zorgdragen, opdat het schip de meest gevaarlijke beschadiging zal kunnen doorstaan.

De kapitein van een schip, voor hetwelk in geval van beschadiging dwarsscheeps overvloeien noodzakelijk is, moet worden ingelicht omtrent de stabiliteitstoestanden, waarop de slagzijberekeningen zijn gebaseerd en worden gewaarschuwd, dat, in geval van ongunstiger beladingstoestand, bij beschadiging een overmatige slagzij zal kunnen optreden.

8. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is bevoegd verzachting in de eisen voor lekstabiliteit in overweging te nemen, indien aangetoond kan worden, dat de metacenterhoogte van het onbeschadigde schip in enige toestand van beladen, welke noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan die eisen, te groot zou zijn voor de voorgenomen dienst.

Deze verzachting zal echter slechts in die uitzonderingsgevallen mogen worden toegestaan, waarbij aan genoemd Hoofd kan worden aangetoond, dat de afmetingen, inrichting en de andere bijzondere kenmerken van het schip de meest gunstige zijn, welke op praktische en aannemelijke gronden voor de stabiliteit na een beschadiging kunnen worden aanvaard.

Artikel 9

Piekschotten, schotten, welke het voortstuwingsgedeelte begrenzen, astunnels, enz.

1. Elk schip moet een voorpiek- of aanvaringschot hebben, dat tot het schottendek waterdicht opgetrokken is. Dit schot moet op een afstand, niet kleiner dan 5 percent van de lengte van het schip en niet groter dan 3,05 meter, vermeerderd met 5 percent van de lengte van het schip, van de vóór-loodlijn zijn aangebracht.

Indien het schip een lange bovenbouw op het voorschip heeft, moet het voorpiekschot doorlopen tot het dek boven het schottendek en aldaar dicht zijn tegen weer en wind. Deze voortzetting van het schot behoeft niet onmiddellijk boven het er onder geplaatste schot te worden aangebracht, mits zij tenminste 5 percent van de lengte van het schip van de vóór-loodlijn is verwijderd en het gedeelte van het dek, dat de trapsgewijze verspringing vormt, dicht is tegen weer en wind.

2. Tevens moeten een achterpiekschot zijn aangebracht en schotten, welke het voortstuwingsgedeelte, als aangegeven in artikel 2, van de vracht- en passagiersruimten vóór en achter afscheiden.

Deze schotten dienen tot het schottendek waterdicht te zijn. Het achterpiekschot mag echter beneden het schottendek eindigen, mits daardoor de veiligheid van het schip, wat de waterdichte indeling betreft, niet wordt verminderd.

3. De schroefaskokers moeten steeds waterdicht zijn ingesloten. De pakkingbus moet geplaatst zijn binnen een waterdichte astunnel of andere waterdichte ruimte, afgescheiden van de afdeling waarin de schroefaskoker is ingesloten en van zodanige inhoud, dat de indompelingsgrenslijn niet onder water komt, wanneer deze ruimte door lekkage van de pakkingbus zou vollopen.

Artikel 10

Vaststellen merken, en aantekenen van indelingslastlijnen

1. Een lastlijn, overeenkomende met de diepgang, welke is goedgekeurd, als behorende bij de vereiste waterdichte indeling moet worden vastgesteld en het merk daarvoor moet op de zijden van het schip worden geplaatst.

Indien een schip ruimten heeft, welke zijn ingericht om nu eens voor de huisvesting van passagiers, dan weer voor het bergen van lading te worden gebruikt, is het, indien de eigenaar zulks wenst, geoorloofd één of meer extra lastlijnen vast te stellen en merken daarvoor te plaatsen. Deze lastlijnen moeten overeenkomen met die diepgangen, die, als behorend bij de waterdichte indeling, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor de verschillende gebruikstoestanden zijn goedgekeurd.

2. Het vrijboord, behorende bij de verschillende indelingslastlijnen, volgens de in het vorige lid gegeven bepalingen vastgesteld en op de zijden van het schip door merken aangegeven, moet duidelijk op het veiligheidscertificaat zijn vermeld en moet worden onderscheiden door de aanwijzing C_1 voor de toestand, waarbij het grootste aantal passagiers en C_2, C_3, enz. voor die toestanden, waarbij telkens een kleiner aantal passagiers wordt vervoerd.

3. Het vrijboord, dat met elk van deze lastlijnen overeenkomt en in het veiligheidscertificaat is aangegeven, moet op dezelfde plaats en van dezelfde deklijn worden gemeten als het minimum vrijboord, dat volgens bijlage IV wordt bepaald.

4. In geen geval mag het vrijboord, dat in verband met de schottenindeling wordt vastgesteld, kleiner zijn dan het kleinste minimum zoutwater vrijboord, vastgesteld volgens de bepalingen van bijlage IV.

5. Een schip zal in geen geval zodanig geladen mogen zijn, dat het in zout water dieper inzinkt dan tot de bovenkant van het schottenuitwateringsmerk, hetwelk behoort bij de betreffende gebruikstoestand. Evenmin zal het dieper in mogen zinken dan het uitwaterings-

merk behorende bij vaargebied en seizoen, als bepaald volgens bijlage IV.

Artikel 11

Constructie en eerste beproeving van waterdichte schotten, enz.

1. Zowel de langsscheepse, als de dwarsscheepse waterdichte indelingsschotten moeten zó sterk zijn, dat zij met voldoende zekerheid een waterdruk tot de hoogte van de indompelingsgrenslijn ter plaatse van elk schot kunnen weerstaan. De constructie van deze schotten moet door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd.

2. De sprongen en nissen in schotten moeten waterdicht en zo sterk zijn als een schot ter plaatse van de sprong of nis zou moeten zijn.

Indien spanten of balken door een waterdicht dek of schot zijn gevoerd, moet de doorvoering zonder toepassing van hout of cement waterdicht zijn uitgevoerd.

3. De waterdichte schotten moeten zorgvuldig worden nagezien en de waterdichtheid moet door bespuiten worden aangetoond.

4. De voorpiek moet worden beproefd met een waterdruk tot de hoogte van de bovenste indompelingsgrenslijn.

5. De dubbele bodem, met inbegrip van kokervormige kielconstructies (kokerkiel) en een dubbele huid, moeten met een waterdruk tot de hoogte van de indompelingsgrenslijn worden beproefd.

6. De tanks, welke bestemd zijn om vloeistoffen te bevatten en deel uitmaken van de scheepsconstructie, moeten worden beproefd met een waterdruk, hetzij tot de hoogte van de bovenste indelingslastlijn, hetzij tot een hoogte, gelijk aan twee derden van de verticale afstand van bovenkant kielplaat tot de indompelingsgrenslijn, gemeten van bovenkant kielplaat ter plaatse van deze tanks, hetzij tot een hoogte van 0,92 meter boven het hoogste punt van de tank, waarbij de grootste van deze drukken moet worden toegepast.

7. De beproevingen, bedoeld in de leden 4, 5 en 6 hebben slechts ten doel een voldoende waterdichtheid te verzekeren van constructies, behorende tot de waterdichte indeling.

Artikel 12

Openingen in waterdichte schotten

1. Het aantal openingen in waterdichte schotten moet beperkt worden tot het minimum, dat verenigbaar is met de algemene inrichting en de goede uitoefening van de dienst aan boord; deze openingen moeten van deugdelijke middelen tot afsluiting zijn voorzien.

2. Indien pijpen, spuipijpen, kabels voor electrisch licht, enz. door de waterdichte schotten worden gevoerd, moeten de doorvoeringen waterdicht zijn.

3. Afsluiters en kranen, welke geen deel uitmaken van een pijpleidingsysteem, mogen aan waterdichte schotten niet voorkomen.

4. Wegneembare platen in waterdichte schotten mogen slechts in voortstuwingsruimten worden toegepast.

5. Indien verkeersgangen of tunnels voor de verbinding tussen de verblijven van de bemanning en de stookplaats, voor pijpleidingen of voor enig ander doel door waterdichte hoofddwarsschotten leiden, moeten zij waterdicht zijn. Indien dergelijke tunnels of verkeersgangen gedurende de reis als doorgang worden benut, moet tenminste één uiteinde waterdicht aansluiten aan een schacht, welke tot boven de indompelingsgrenslijn waterdicht is opgetrokken en waarvan de uitgang boven deze grenslijn is gelegen. De opening aan het andere einde van deze verkeersgangen of tunnels mag gesloten worden door middel van een waterdichte deur van de soort, als op grond van de plaats in het schip volgens artikel 13 wordt vereist. Dergelijke verkeersgangen of tunnels mogen niet door het eerste achter het aanvaringschot gelegen dwarsschot, dat deel uitmaakt van de waterdichte indeling, worden gevoerd. Tunnels of gangen ten behoeve van geforceerde trek, welke door waterdichte hoofddwarsschotten leiden, mogen worden toegepast, mits ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond, dat afdoende maatregelen zijn genomen om de waterdichtheid van de betreffende schotten te verzekeren.

6. *(a)* Deuren, mangaten en andere toegangsopeningen mogen niet voorkomen in:

(1) het aanvaringschot onder de indompelingsgrenslijn;

(2) waterdichte dwarsschotten, welke een laadruim afscheiden van een belendend laadruim, van een permanent kolenruim of van een reservekolenruim behalve in het geval, aangegeven in lid 2 van artikel 14.

(b) Het aanvaringschot onder de indompelingsgrenslijn mag slechts door een pijp doorboord zijn, wanneer de voorpiektank tot het bergen van vloeistoffen wordt gebruikt, doch, behalve in het geval aangegeven onder *(c)* van dit lid, niet door meer dan één pijp. De pijp moet zijn voorzien van een afsluiter met neerschroefbare klep, welke boven het schottendek kan worden bewogen en in de voorpiek tegen het aanvaringschot moet zijn bevestigd.

(c) Wanneer de voorpiek is ingericht voor de berging van twee verschillende soorten vloeistoffen, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan, dat het aanvaringschot onder de indompelingsgrenslijn door twee pijpen wordt doorboord, elk voorzien van een afsluiter op de wijze zoals onder *(b)* van dit lid is voorgeschreven, indien een andere oplossing, volgens welke met één pijp kan worden volstaan, op praktische gronden onmogelijk is en in verband met de onderverdeling dezelfde mate van veiligheid blijft gehandhaafd.

7. Waterdichte deuren, welke in schotten tussen permanente kolenruimen en reservekolenruimen zijn aangebracht, moeten steeds toegankelijk zijn, behalve in het geval, vermeld in lid 3 van artikel 15, voor zover betreft kolenschuiven in het tussendek.

Afdoende voorzieningen door middel van schermen als anderszins moeten worden getroffen, teneinde te verhinderen dat de kolen het sluiten van waterdichte kolenschuiven beletten.

8. In het voortstuwingsgedeelte mag niet meer dan één deur in elk hoofddwarsschot voorkomen. Kolenschuiven en astunneldeuren worden hierbij niet medegerekend. De bovenkant van de drempels van deze deuren moet zo hoog zijn gelegen, als praktisch mogelijk is.

De bewegingsinrichting voor handkracht moet boven het schottendek bediend kunnen worden en, indien uitvoerbaar, buiten het voortstuwingsgedeelte worden aangebracht.

Artikel 13

Soorten van waterdichte deuren

1. In waterdichte schotten mogen slechts draaideuren, schuifdeuren of deuren van een daarmede gelijkwaardig type zijn aangebracht. In geen geval zijn deuren toegelaten, welke slechts door middel van bouten worden bevestigd en deuren, welke door het eigen gewicht of door middel van een valgewicht gesloten moeten worden.

2. Een draaideur moet zijn voorzien van knevels, welke aan beide zijden van het schot kunnen worden bewogen.

3. Een schuifdeur mag voor horizontale of verticale beweging zijn ingericht. Indien zulk een deur slechts met de hand beweegbaar is, zie artikel 15, 1 *(II) (a)*, moet de bewegingsinrichting zodanig zijn, dat de deur zowel ter plaatse als op een toegankelijke plaats boven het schottendek door middel van een handwiel kan worden behandeld. De beweging ter plaatse moet aan beide zijden mogelijk zijn.

4. Een deur, welke van een centraal punt uit werktuiglijk gesloten kan worden, moet van een zodanige bewegingsinrichting voorzien zijn, dat de deur ook ter plaatse werktuiglijk bewogen kan worden. De inrichting moet zo zijn, dat de deur automatisch weer wordt gesloten, indien zij, nadat zij van het centrale punt uit is gesloten, ter plaatse wordt geopend en voorts zodanig, dat ter plaatse de mogelijkheid bestaat haar gesloten te houden, zonder dat zij van het centrale punt uit geopend kan worden.

Aan beide zijden van het schot moeten bedieningshefbomen, verbonden aan de werktuiglijke bewegingsinrichting, aanwezig zijn, zodat personen, die de deuropening passeren, deze in de open stand kunnen houden. Zulke werktuiglijk bewogen deuren moeten zowel bij de deur, als op een toegankelijke plaats boven het schottendek, ook door handkracht bewogen kunnen worden. Op de laatstgenoemde plaats moet de handbewegingsinrichting voorzien zijn van een handwiel. Een geluidsignaal moet met een veilig tijdsverschil aan de sluiting van de deur voorafgaan.

5. Schuifdeuren van elke soort moeten voorzien zijn van standaanwijzers, welke op alle plaatsen, waar de deur kan worden bewogen,

behalve bij de deur zelve, aangeven of de deur geopend dan wel gesloten is.

Artikel 14

Plaatsen, waar het gebruik van waterdichte draaideuren is geoorloofd

1. Waterdichte draaideuren kunnen worden toegelaten in gedeelten van het schip, welke bestemd zijn voor de passagiers en de bemanning en in dienstruimten, onder voorwaarde, dat zij zijn aangebracht boven een dek, waarvan de onderzijde op het laagste punt in de zijde, ten minste 2,13 meter boven de bovenste indelingslastlijn ligt.

2. Waterdichte draaideuren mogen, onder door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen voorwaarden, in schotten worden aangebracht, welke tussendekslaadruimten van elkaar scheiden, doch niet dan op het hoogste niveau dat mogelijk is, met inachtneming van de eisen, welke uit praktische overwegingen aan de verbinding van de betreffende ruimten moeten worden gesteld.

Geen der verticale zijden van een dergelijke deur mag gelegen zijn op een afstand van de huidbeplating, welke minder is dan een vijfde van de scheepsbreedte, als in artikel 2 omschreven, waarbij die afstand loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de bovenste indelingslastlijn wordt gemeten.

Deze deuren moeten gesloten worden vóórdat de reis begint en tijdens de vaart gesloten blijven; de tijdstippen, waarop deze deuren in de haven worden geopend en, vóórdat het schip de haven verlaat, worden gesloten, moeten in het scheepsdagboek worden vermeld.

Indien men dergelijke deuren wenst aan te brengen, moet men een schriftelijke verklaring, welke de absolute noodzakelijkheid daarvan aantoont, aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie overleggen.

3. Op andere plaatsen mogen in waterdichte schotten geen draaideuren worden aangebracht.

Artikel 15

Inrichtingen tot het bewegen van waterdichte schuifdeuren

1. Indien waterdichte schuifdeuren, welke somtijds op zee geopend moeten zijn, met uitzondering van die aan de ingangen van tunnels, in de hoofddwarsschotten op zodanige hoogte zijn aangebracht, dat hun drempels onder de bovenste indelingslastlijn zijn gelegen, gelden de volgende bepalingen:

(I) Indien het aantal van zulke deuren groter is dan 5, moeten alle waterdichte schuifdeuren werktuiglijk beweegbaar zijn en moeten zij gelijktijdig van de brug uit gesloten kunnen worden;

(II) Indien het aantal van zulke deuren niet groter is dan 5, en het criteriumgetal, bedoeld in artikel 6, lid 2:

(a) niet groter is dan 30, mogen alle waterdichte schuifdeuren uitsluitend met de hand beweegbaar zijn;

(b) groter is dan 30, moeten alle waterdichte schuifdeuren werktuiglijk beweegbaar zijn.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, indien er behalve de tunneldeur nog slechts één waterdichte deur is en deze zich bevindt in het voortstuwingsgedeelte, toestaan dat deze beide deuren, ongeacht de grootte van het criteriumgetal, uitsluitend met de hand beweegbaar zijn.

3. Indien waterdichte deuren, welk somstijds op zee met het oog op het verwerken van steenkolen moeten worden geopend, tussen tussendekskolenruimen onder het schottendek zijn aangebracht, moeten deze werktuiglijk beweegbaar zijn. Het openen en sluiten van deze deuren moet in het scheepsdagboek worden aangetekend.

4. Indien verkeersgangen in verband met in koelruimen geborgen lading door meer dan één waterdicht hoofddwarsschot leiden en de drempels van de openingen minder dan 2,13 meter boven de bovenste indelingslastlijn zijn gelegen, moeten de waterdichte deuren, welke zodanige openingen afsluiten, werktuiglijk kunnen worden bewogen.

Artikel 16

Openingen in het scheepsboord onder de indompelingsgrenslijn

Het aantal openingen in de scheepshuid moet beperkt worden tot het minimum, dat verenigbaar is met de algemene inrichting van het schip en de goede uitoefening van de dienst aan boord.

Artikel 17

Patrijspoorten en vaste lichtranden

1. *(a)* Indien in een tussendek het laagste punt van de opening van een patrijspoort lager zou zijn gelegen dan een lijn, welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte boven de bovenste indelingslastlijn, overeenkomend met 2½ percent van de breedte van het schip, mogen in dit tussendek geen patrijspoorten, doch slechts vaste lichtranden worden aangebracht.

(b) Alle patrijspoorten, andere dan die, welke krachtens dit lid onder *(a)* vaste lichtranden moeten zijn en waarvan het laagste punt lager dan de indompelingsgrenslijn is gelegen, moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij niet door onbevoegden kunnen worden geopend.

(c) Indien in een tussendek het laagste punt van de opening van een patrijspoort, als bedoeld in dit lid onder *(b)*, lager is gelegen dan een lijn, welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte, gelijk aan 1,37 meter, vermeerderd met 2½ percent van de breedte van het schip boven de lastlijn, waarop het schip bij vertrek uit de haven ligt, moeten alle patrijspoorten in dat tussendek, vóór het schip de haven verlaat, met behulp van een sleutel waterdicht zijn afgesloten. Zij mogen gedurende de reis niet worden geopend. Bij de toepassing van dit lid

mag zonodig met de grotere diepgang in zoet water rekening gehouden worden.

Het tijdstip, waarop deze patrijspoorten in de haven geopend, alsmede het tijdstip, waarop zij met een sleutel gesloten worden, moeten in het scheepsdagboek worden ingeschreven.

(d) Voor een schip met een of meer patrijspoorten, die zo gelegen zijn, dat de bepalingen van dit lid onder *(c)* van kracht zouden zijn, indien het was ingezonken tot de bovenste indelingslastlijn, is het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bevoegd de grootste gemiddelde diepgang aan te geven, bij welke deze patrijspoorten met het laagste punt van de opening moeten blijven boven de lijn, welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte, gelijk aan 1,37 meter, vermeerderd met 2½ percent van de scheepsbreedte, boven de waterlijn, welke behoort bij de grootste gemiddelde diepgang en op welke diepgang het geoorloofd is uit een haven te vertrekken, zonder dat bedoelde poorten te voren met een sleutel waterdicht gesloten zijn en op zee, onder de verantwoordelijkheid van de kapitein, geopend mogen worden.

In de tropische vaargebieden, zoals deze zijn omschreven in bijlage IV, mag deze grootste diepgang met 0,305 meter worden vermeerderd.

(e) Deugdelijke scharnierende, binnen boord aangebrachte blinden, welke zodanig zijn ingericht, dat zij gemakkelijk en afdoend gesloten en waterdicht aangedrukt kunnen worden, moeten op alle onder de indompelingsgrenslijn gelegen patrijspoorten worden aangebracht, met de uitzondering, dat voor partijspoorten, welke achter een achtste van de lengte van het schip van de vóór-loodlijn zijn gelegen boven een lijn, welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte, gelijk aan 3,66 meter, vermeerderd met 2,5 percent van de breedte van het schip, boven de bovenste indelingslastlijn, de blinden in verblijven voor passagiers, geen tussendekspassagiers zijnde, wegneembaar mogen zijn, tenzij in bijlage IV vast aangebrachte blinden zijn voorgeschreven. Wegneembare blinden moeten in de onmiddellijke nabijheid van de patrijspoorten geborgen worden. Zij moeten van plaatstaal, gegoten staal of gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd.

Wanneer zij niet naast of onder de poorten zijn opgehangen, moeten de plaatsen, waar zij zijn geborgen, duidelijk zijn aangegeven.

(f) Patrijspoorten en hun blinden, welke gedurende de vaart niet bereikbaar zijn, moeten vóór het schip de haven verlaat, gesloten en vastgezet zijn.

2. In ruimten, welke uitsluitend voor het vervoer van lading of het bergen van kolen zijn bestemd, mogen geen patrijspoorten zijn aangebracht.

In ruimten, welke afwisselend bestemd zijn voor het vervoer van passagiers en lading, mogen echter patrijspoorten zijn aangebracht, die zodanig zijn gemaakt, dat zij en de daarbij behorende blinden niet door onbevoegden geopend kunnen worden.

Indien in deze ruimten lading wordt vervoerd, moeten de patrijspoorten en de blinden met behulp van een sleutel waterdicht zijn afgesloten en vastgezet.

3. Patrijspoorten met automatische ventilatie mogen zonder machtiging van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie niet onder de indompelingsgrenslijn in het scheepsboord worden aangebracht.

Artikel 18

Buitenboord-openingen

1. Alle buitenboordopeningen moeten zodanig zijn ingericht, dat elk ongewenst binnendringen van water wordt voorkomen.

2. Het aantal spuigaten, afvoerpijpen en andere soortgelijke openingen in het scheepsboord moet tot een minimum beperkt worden, hetzij door elke uitlaatopening voor het grootst mogelijk aantal sanitaire en andere leidingen te doen dienen, hetzij op een andere afdoende wijze.

3. Met uitzondering van het bepaalde in lid 4 moeten de door het scheepsboord gaande afvoerpijpen, waarvan de binnenboordopening lager is gelegen dan de indompelingsgrenslijn, van doelmatige en bereikbare afsluitingsmiddelen aan het scheepsboord zijn voorzien. Men mag voor elke afzonderlijke uitlaatopening, hetzij een terugslagklep, welke voorzien is van een inrichting, waardoor de klep rechtstreeks van boven het schottendek af dichtgezet kan worden, hetzij twee zelfsluitende terugslagkleppen, zonder zulk een inrichting gebruiken, waarbij één klep hoger dan de bovenste indelingslastlijn zodanig is gelegen, dat zij steeds bereikbaar is om gedurende de normale dienst te worden nagezien.

Indien een klep wordt aangebracht welke rechtstreeks kan worden dichtgezet moet de plaats, waar deze boven het schottendek wordt bediend, steeds gemakkelijk toegankelijk zijn en moet een inrichting, welke aanwijst of de klep open dan wel gesloten is, aldaar zijn aangebracht.

4. Hoofdin- en uitlaten en hulpin- en uitlaten voor de voortstuwingswerktuigen moeten zijn voorzien van gemakkelijk bereikbare kranen of afsluiters tussen de leidingen en de scheepshuid of tussen de leidingen en de op de huid gebouwde stalen kasten.

Artikel 19

Toegangs-, laad- en kolenpoorten, alsmede openingen van stortkokers.

1. Toegangs-, laad- en kolenpoorten in het scheepsboord, welke onder de indompelingsgrenslijn zijn aangebracht, moeten van voldoende sterkte zijn.

Het laagste punt van de opening van deze poorten mag niet lager gelegen zijn dan de bovenste indelingslastlijn.

Zij moeten, vóór het schip de haven verlaat, waterdicht gesloten zijn en gedurende de vaart gesloten blijven.

2. De binnenboordopening van elke stortkoker voor as, vuil, enz. moet van een deugdelijk deksel zijn voorzien. Indien de binnenboordopening onder de indompelingsgrenslijn is gelegen, moet het deksel waterdicht afsluiten en moet bovendien een terugslagklep in de koker op een gemakkelijk toegankelijke plaats boven de bovenste indelingslastlijn zijn aangebracht. Wanneer de koker niet in gebruik is, moeten zowel het deksel als de klep gesloten en geborgd zijn.

Artikel 20

Constructie en eerste beproeving van waterdichte deuren, patrijspoorten, enz.

1. De constructie en de afwerking van alle waterdichte deuren, patrijspoorten, toegangs-, laad- en kolenpoorten, kleppen, pijpen, as- en vuilnisstortkokers, welke in de voorafgaande artikelen zijn vermeld, alsmede de materialen, waarvan deze zijn vervaardigd, moeten voldoen aan de eisen, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gesteld.

2. De onderkant van het raamwerk van verticaal bewegende waterdichte deuren mag geen groef vormen, waarin zich vuil zou kunnen verzamelen, dat de goede sluiting zou kunnen beletten.

3. Indien waterdichte deuren directe toegang verlenen naar een ruimte, waarin zich bunkerkolen bevinden, moeten het raamwerk en de deuren zelve gemaakt zijn van gietstaal of smeedstaal.

4. Kranen en afsluiters, ongeacht de doorlaat, welke op de scheepshuid onder het schottendek zijn aangebracht of voor de waterdichte indeling van belang kunnen zijn, mogen niet in gietijzer worden uitgevoerd.

5. Kranen of afsluiters voor de hoofdin- en uitlaten en voor de hulpin- en uitlaten voor de voortstuwingswerktuigen met een doorlaat, welke groter is dan 76 millimeter, moeten uitgevoerd zijn in brons, staal of ander goedgekeurd smeedbaar materiaal.

6. Elke waterdichte deur moet met een waterdruk tot de hoogte van de indompelingsgrenslijn worden beproefd. De proef moet worden genomen, hetzij vóór, hetzij na het aanbrengen van de deur.

Artikel 21

Constructie en eerste beproeving van waterdichte dekken, kokers, enz.

1. Waterdichte dekken, kokers, tunnels, kokerkielen en luchtschachten moeten even sterk zijn als de waterdichte schotten op overeenkomstige hoogte.

Waterdichte luchtschachten en kokers moeten ten minste tot het schottendek zijn opgetrokken.

2. Na gereedkomen moeten de waterdichte dekken door bespuiten of onder water zetten op waterdichtheid beproefd worden, terwijl de

waterdichte kokers, tunnels en luchtschachten door bespuiten moeten worden beproefd.

Artikel 22

Dubbele bodems

1. Er moet een dubbele bodem zijn, welke zich uitstrekt van het voorpiekschot tot het achterpiekschot. Voor zover dit niet verenigbaar is met de algemene inrichting van het schip en met de goede uitoefening van de dienst aan boord, mag hiervan worden afgeweken, zoals in de volgende leden nader wordt bepaald.

2. In schepen, welker lengte 61 meter of meer bedraagt, doch minder dan 76 meter, moet de dubbele bodem in ieder geval onafgebroken doorlopen van het voortstuwingsgedeelte tot het voorpiekschot of althans tot een zo dicht mogelijk daarbij gelegen punt.

3. In schepen, welker lengte 76 meter of meer bedraagt, doch minder dan 100 meter, moet de dubbele bodem in elk geval buiten het voortstuwingsgedeelte onafgebroken doorlopen tot het vóór- en het achterpiekschot of althans tot zo dicht mogelijk daarbij gelegen punten.

4. In schepen, welker lengte 100 meter of meer bedraagt, moet de dubbele bodem over de gehele lengte van het vóór- tot het achterpiekschot of althans tot zo dicht mogelijk daarbij gelegen punten onafgebroken doorlopen.

5. De in de vorige leden bedoelde dubbele bodems moeten in de zijden op zodanige hoogte op de huid aansluiten, dat het vlak van het schip tot de ronding van de kimmen beschermd is.

Deze bescherming wordt geacht aanwezig te zijn, indien de lijn van aansnijding van de kantplaat met de huid nergens lager ligt dan een horizontaal vlak, dat gaat door het punt van aansnijding tussen de spantlijn op het grootspant en een dwarsscheepse diagonaal, welke onder een hoek van 25 graden met de basislijn getrokken is uit het snijpunt van deze basislijn met de verticale raaklijn aan genoemde spantlijn.

6. In de dubbele bodem aangebrachte lensputten mogen niet dieper zijn dan nodig is. De afstand van hun bodem tot het scheepsvlak of tot de binnenste aansnijding van de kantplaat, mag niet kleiner zijn dan 46 centimeter.

In het achtergedeelte van een astunnel mag een lensput tot de huid doorlopen.

Andere putten, zoals voor het opvangen van smeerolie onder de hoofdvoortstuwingswerktuigen, kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden goedgekeurd, indien wordt aangetoond, dat de beveiliging niet achter staat bij die, welke een dubbele bodem, geconstrueerd in overeenstemming met dit artikel, biedt.

7. Ter plaatse van een waterdichte afdeling van niet te grote inhoud, welke uitsluitend wordt gebruikt voor het vervoer van vloei-

stoffen, behoeft geen dubbele bodem te worden aangebracht, indien de veiligheid van het schip bij een bodem- of zijbeschadiging naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daardoor niet vermindert.

8. Voor een passagiersschip, dat in gevolge artikel 56, onder *(d)* van het Schepenbesluit, een groter aantal personen vervoert dan er plaatsen in de reddingboten beschikbaar zijn en hetwelk een geregelde lijndienst onderhoudt binnen de begrenzing van een korte internationale reis, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dispensatie verlenen van de eis, dat een dubbele bodem aanwezig moet zijn, voor zover betreft enig deel van het schip, waarvoor de waterdichte indeling is geregeld door middel van een factor, welke niet groter is dan 0,5, indien tot zijn genoegen is aangetoond, dat het aanbrengen van een dubbele bodem in dat deel niet verenigbaar zou zijn met de eisen, welke de algemene inrichting van het schip en een goede uitoefening van de dienst aan boord stellen.

Artikel 23

Openingen enz. in het scheepsboord en elders boven de indompelingsgrenslijn

1. Patrijspoorten, toegangs-, laad- en kolenpoorten en andere middelen om openingen in het scheepsboord boven de indompelingsgrenslijn te sluiten, moeten deugdelijk ontworpen en uitgevoerd en voldoende sterk zijn, rekening houdend met de ruimten, waarin zij zijn aangebracht en met hun plaats ten opzichte van de bovenste indelingslastlijn.

2. Het schottendek of een daar boven gelegen dek moet dicht zijn tegen weer en wind, met dien verstande, dat er geen water door kan dringen.

Alle openingen in het aan weer en wind blootgestelde dek moeten van hoofden van voldoende hoogte en sterkte zijn voorzien en van doelmatige middelen, om deze snel tegen weer en wind af te sluiten.

Artikel 24

Lensinrichting, lenspompen en lensleidingen

1. Elk schip moet voorzien zijn van een doeltreffende pompinrichting, welke in staat is elke waterdichte afdeling lens te pompen onder de na een ramp te verwachten omstandigheden, hetzij het schip recht ligt dan wel slagzijde heeft. Behalve in smalle afdelingen in vóór- en achterschip, waar één lensfles voldoende kan zijn, moeten daartoe zuigleidingen naar de zijden aangebracht worden.

In afdelingen van bijzondere vorm kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvullende lensflessen voorschrijven. Het water moet gemakkelijk naar de lensflessen kunnen vloeien.

Uit de koelruimen moet het water op doelmatige wijze kunnen worden verwijderd.

2. Aan boord van een schip moeten ten minste vier op de hoofdlensleiding aangesloten werktuiglijk gedreven pompen opgesteld zijn,

van welke één door het hoofdvoortstuwingswerktuig mag worden gedreven.

Indien het criteriumgetal kleiner is dan 30 mag één der onafhankelijke werktuiglijk gedreven pompen worden weggelaten en indien de lengte van het schip bovendien kleiner is dan 91,5 meter mag één der andere onafhankelijke werktuiglijk gedreven pompen door twee doelmatige handpompen met krukbeweging worden vervangen, waarvan de ene in het voorschip, de andere in het achterschip moet zijn opgesteld.

Sanitaire en ballastpompen worden evenals algemene dienstpompen als onafhankelijke werktuiglijk gedreven lenspompen beschouwd, indien zij van de nodige aansluitingen aan de lensleiding zijn voorzien. Elke pomp, die bestemd is als lenspomp gebruikt te worden, moet zelfaanzuigend zijn.

3. Wanneer zulks praktisch uitvoerbaar is, moeten de werktuiglijk gedreven lenspompen in verschillende waterdichte afdelingen zijn opgesteld, welke afdelingen zodanig gelegen moeten zijn, dat het onwaarschijnlijk is, dat zij door een zelfde averij vol kunnen lopen. Indien de machines voor de voortstuwing en de ketels in twee of meer waterdichte afdelingen zijn geplaatst, moeten de pompen, welke als lenspomp moeten kunnen dienen, zoveel als praktisch mogelijk is, over deze afdelingen zijn verdeeld.

4. Indien de scheepslengte gelijk is aan of groter is dan 91,5 meter of indien het criteriumgetal 30 of groter is, moet de inrichting zodanig zijn, dat tenminste één werktuiglijk gedreven pomp beschikbaar is voor het gebruik in alle voor de hand liggende omstandigheden, waaronder een schip op zee gedeeltelijk kan vollopen.

Aan deze voorwaarde zal voldaan zijn, wanneer:

(a) één van de voorgeschreven pompen een noodpomp is, welke onder water op betrouwbare wijze werkt; deze moet in normale omstandigheden op dezelfde wijze als de overige hulpwerktuigen en in geval van nood door een zich boven het schottendek bevindende krachtbron kunnen worden gedreven, of

(b) de pompen met hun krachtbronnen op een zodanige wijze verdeeld over het schip zijn opgesteld, dat in alle omstandigheden, waaronder gedeelten van het schip moeten kunnen vollopen, zonder dat dit zinkt, tenminste één pomp in een onbeschadigde afdeling beschikbaar is.

5. Alle lenspompen, behalve die, welke uitsluitend op piekafdelingen zijn aangesloten, moeten elk ruim en elke voortstuwingsafdeling van het schip lens kunnen pompen.

6. Een onafhankelijke werktuiglijk gedreven lenspomp moet op elk boord van de afdeling, waarin zij is opgesteld, kunnen pompen door een afzonderlijke rechtstreekse zuigleiding met een middellijn, welke niet kleiner is dan die van de hoofdlensleiding.

Wanneer meer dan één onafhankelijke werktuiglijk gedreven lenspomp in een afdeling is opgesteld, behoeft slechts één der pompen aan deze voorwaarde te voldoen.

Op kolenstokende schepen moet het ketelruim, behalve van de overige in dit artikel voorgeschreven zuigaansluitingen, voorzien zijn van een buigzame zuigslang van voldoende lengte, welke ingericht is om op de zuigzijde van een onafhankelijke werktuiglijk gedreven pomp aangesloten te worden.

7. Hoofdcirculatiepompen moeten rechtstreekse zuigverbindingen hebben, welke van terugslagkleppen zijn voorzien, naar het laagste punt in de voortstuwingsruimte leiden en een middellijn van ten minste twee derde van die der hoofdcirculatie-inlaat hebben. Indien steenkool als brandstof kan worden gebruikt en machine- en ketelruim niet door een waterdicht schot zijn gescheiden, moet van ten minste één circulatiepomp een rechtstreekse uitlaat naar buitenboord of een rechtstreekse aansluiting op de circulatie-uitlaatleiding zijn aangebracht. De draadstangen van de buitenboordafsluiter en van de afsluiters van de rechtstreekse zuigverbindingen moeten tot boven het machinekamerplatform reiken.

8. De lensleiding en de ballastleiding moeten zo zijn ingericht, dat geen water rechtstreeks van buitenboord of uit waterballastruimen naar laad- en voortstuwingsruimten of uit de ene afdeling naar een andere kan vloeien. Bijzondere voorzorgen moeten zijn genomen om te voorkomen, dat een dieptank, met aansluiting zowel aan de lensleiding als aan de ballastleiding, door onachtzaamheid óf met zeewater volloopt, indien zij lading bevat óf door een lenspijp wordt leeggepompt, indien zij waterballast bevat. Bij een aanvaring of bij aan de grond lopen en daarmede gepaard gaand breken of beschadigen van de lenspijp, mag een intact gebleven afdeling niet kunnen vollopen. Deze pijp dient daartoe binnen de afdeling waarin het open zuigeind uitkomt, voorzien te zijn van een terugslagklep of van een afsluiter — deze laatste van een plaats boven het schottendek te behandelen —, indien de leiding achter de klep of afsluiter zich op een der volgende plaatsen bevindt:

(a) overal waar het spant boven of onder de bovenste indelingslastlijn ten opzichte van deze lijn naar binnen valt: buiten de lijn, welke in het vlak van het spant kan worden getrokken op een binnenwaartse afstand, horizontaal gemeten, van een vijfde van de scheepsbreedte uit de spantlijn;

(b) overal waar het spant boven of onder de bovenste indelingslastlijn ten opzichte van deze lijn naar buiten valt: buiten de lijn, welke in het vlak van het spant loodrecht op de bovenste indelingslastlijn kan worden getrokken op een afstand binnenwaarts van een vijfde van de scheepsbreedte afgezet op deze lastlijn.

Deze terugslagkleppen of afsluiters behoeven niet te worden aangebracht in lensleidingen, welke in tunnels zijn gelegd. Zij zijn echter wel vereist in de lensleiding op het scheidingsschot van kokerkiel en het te lenzen ruim, indien de leidingen in een kokerkiel zijn ondergebracht.

9. Verdeelkasten, kranen en afsluiters, welke een onderdeel vormen van de lensinrichting, moeten onder normale omstandigheden te allen tijde bereikbaar zijn. Een en ander moet zo zijn ingericht, dat in alle omstandigheden, waaronder het schip moet kunnen vollopen zonder dat het ten onder gaat, één van de lenspompen op elke afdeling kan pompen. Indien slechts één pijpleidingstelsel door alle pompen wordt bediend, moeten de nodige kranen of afsluiters, welke de verdeling van de werking der lensleiding regelen, boven het schottendek bewogen kunnen worden. Indien naast de hoofdlensinrichting een noodlensinrichting is aangebracht, moet deze daarvan onafhankelijk zijn en zó zijn ingericht, dat de noodlenspomp in staat is op elke afdeling te pompen; in dat geval behoeven slechts de nodige kranen en afsluiters, welke de verdeling der noodlensleiding regelen, boven het schottendek bewogen te kunnen worden.

HOOFDSTUK II

Brandbescherming in verblijven en dienstruimten

Artikel 25

Omschrijvingen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

Onbrandbaar materiaal:

materiaal, dat noch brandt, noch ontvlambare gassen in voldoende hoeveelheid afgeeft, om deze bij verhitting tot ongeveer 750° Celsius vlam te doen vatten aan een proefvlam;

Brandbaar materiaal:

elk ander materiaal;

Een standaard brandproef:

een proef, in het verloop waarvan in de proefoven ongeveer de volgende temperaturen als functie van de tijd worden verkregen:

aan het einde van de eerste 5 minuten - 538° Celsius,
aan het einde van de eerste 10 minuten - 704° Celsius,
aan het einde van de eerste 30 minuten - 843° Celsius,
aan het einde van de eerste 60 minuten - 927° Celsius;

Schotten van klasse „A" of brandwerende schotten:

schotten en dekken, welke aan de volgende voorwaarden voldoen:

(a) zij moeten geconstrueerd zijn van staal of van ander gelijkwaardig materiaal;

(*b*) zij moeten voldoende verstijfd zijn;

(*c*) zij moeten tot aan het einde van de standaard brandproef van één uur de doortocht van rook en vlammen verhinderen;

(*d*) zij moeten met inachtneming van de aard van de belendende ruimten een isolerend vermogen hebben, dat ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is.

In het algemeen moeten de brandwerende schotten en dekken, waar deze de scheiding moeten vormen tussen ruimten, welke aangrenzend houtwerk, houten beschieting of ander brandbaar materiaal bevatten, zodanig geïsoleerd zijn, dat, indien welke der beide zijden ook, wordt onderworpen aan de standaard brandproef van één uur, de gemiddelde temperatuur aan de niet blootgestelde zijde gedurende de proef niet meer dan 139° Celsius en de temperatuur op geen enkel punt meer dan 180° Celsius boven de begintemperatuur stijgt;

Schotten van klasse „B" of brandvertragende schotten:

schotten, welke in staat zijn tot aan het einde van het eerste half uur van de standaard brandproef de doortocht van vlammen te verhinderen.

Bovendien moet het isolerend vermogen met inachtneming van de aard van de belendende ruimten naar genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

In het algemeen moeten de brandvertragende schotten, waar deze de scheiding moeten vormen tussen hutten, van zodanig materiaal zijn, dat, indien welke der beide zijden ook, wordt blootgesteld, het eerste halfuur van de standaard brandproef kan worden doorstaan, zonder dat de temperatuur op de niet blootgestelde zijde gedurende de proef meer dan 139° Celsius boven de begintemperatuur stijgt. Gedeelten van schotten, welke in onbrandbaar materiaal zijn uitgevoerd, behoeven slechts aan de voorwaarde te voldoen, dat de bovengenoemde temperatuurstijging niet intreedt gedurende de eerste 15 minuten van de standaard brandproef. De proef moet echter voortgezet worden tot aan het einde van het eerste halve uur, waarna het schot de doortocht van vlammen nog moet verhinderen;

Verticale hoofdsecties:

secties, waarin de romp, de bovenbouw en de dekhuizen door hoofdbrandschotten zijn verdeeld; de gemiddelde lengte boven het schottendek van elke sectie mag in het algemeen niet groter zijn dan 40 meter;

Contrôle-stations:

ruimten, in welke de radio-installatie, de voornaamste navigatiemiddelen, de inrichting voor de centrale brandmelding of de noodgenerator ondergebracht zijn;

Ruimten voor accommodatie:

hutten, ruimten bestemd voor algemeen gebruik, gangen, toiletten, kantoren, verblijven voor de bemanning, kapperssalons, afzonderlijke pantries en kasten en soortgelijke ruimten;

Ruimten voor algemeen gebruik:

die delen van de accommodatie, welke in gebruik zijn als vestibules, eetzalen, salons en soortgelijke permanent ingesloten ruimten;

Dienstruimten:

ruimten, welke gebruikt worden voor kombuizen, hoofdpantries, voorraden (met uitzondering van afzonderlijke pantries en kasten), post- en specieruimen en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten;

Laadruimten:

alle ruimten, welke gebruikt worden voor lading (met inbegrip van ladingolietanks) en de bijbehorende schachten;

Ruimten voor machines:

alle ruimten, welke gebruikt worden voor de werktuiglijke voortstuwing, hulpwerktuigen en koelinstallaties, ketels, accumulatoren, pompen, werkplaatsen, generatoren, luchtverversings- en luchtbehandelingsinstallaties, vulstations voor brandstofolie en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten;

Aan staal gelijkwaardig materiaal:

elk materiaal, dat zelf of door middel van isolatiemateriaal een weerstandsvermogen heeft tegen brand, dat gelijkwaardig is aan dat van staal, tot aan het einde van de brandproef, welke van toepassing is.

Artikel 26

Beperking van de toepassing

Voor een schip, dat is ingericht voor niet meer dan 36 passagiers, zijn slechts de artikelen 29 en 30 van dit hoofdstuk van toepassing, mits een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde inrichting wordt aangebracht, welke automatisch op een of meer plaatsen of contrôlestations, waar zulks het vlugst door de bemanning kan worden opgemerkt, het bestaan en de plaats van brand kan aantonen in elke gesloten ruimte, bestemd voor het gebruik van passagiers en bemanning, dan wel voor dienstruimten, met uitzondering van ruimten, welke geen brandgevaar van betekenis opleveren.

Artikel 27

Algemene bepalingen

Een schip moet zijn verdeeld in verticale hoofdsecties door middel van schotten van klasse „A". Binnen de hoofdsecties moeten

verder gelijksoortige schotten de trapopeningen beschermen en de ruimten voor accommodatie scheiden van die voor de voortstuwing, voor lading, voor dienstgebruik en dergelijke. Ongeacht de rondediensten, alarmsystemen en de voorzieningen voor het blussen van brand, zoals deze zijn voorgeschreven in bijlage V, moeten bovendien, hetzij één van de volgende methoden voor beveiliging, hetzij een combinatie van deze methoden, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, voor ruimten voor accommodatie en dienstruimten worden gevolgd.

Methode I

Het toepassen van schotten van klasse „B", zoals nader omschreven in lid 1 van artikel 31, zonder de inrichting van een brandmelding- of sprinklersysteem in de ruimten voor accommodatie of dienstruimten.

Methode II

Het installeren van een automatisch sprinkler- en brandmeldingsysteem voor de ontdekking en de blussing van brand in alle ruimten, in welke een brand kan ontstaan, waarbij geen beperkende bepaling geldt ten aanzien van de klasse of het materiaal van de schotten der aldus beschermde ruimten.

Methode III

Het onderverdelen van elke verticale hoofdsectie door schotten van klasse „A" en „B", afhankelijk van de belangrijkheid, de afmetingen en de aard van de verschillende afdelingen, met toepassing van een automatisch brandontdekkingsysteem in alle ruimten, waar een brand kan ontstaan, in het algemeen zonder de installatie van een sprinklersysteem en waarbij het gebruik van brandbare en in hoge mate ontvlambare materialen en stoffering, in beperkte mate is toegestaan.

Artikel 28

Methoden I, II en III

Constructie

De romp, de bovenbouw, structurele schotten, dekken en dekhuizen moeten van staal vervaardigd zijn, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het gebruik van ander materiaal goedkeurt.

Artikel 29

Methoden I, II en III

Verticale hoofdsecties

1. De romp, de bovenbouw en de dekhuizen moeten door schotten van klasse „A" in verticale hoofdsecties worden verdeeld, van elk waarvan de gemiddelde lengte boven het schottendek in het algemeen niet groter mag zijn dan 40 meter.

De schotten moeten zich uitstrekken van dek tot dek en tot de scheepshuid of tot andere grensschotten.

Wanneer trapsgewijs verspringen van een schot noodzakelijk is, moet ook het horizontale deel als een schot van klasse „A" worden uitgevoerd.

2. Zoveel mogelijk moeten de gedeelten van de in lid 1 bedoelde schotten boven het schottendek in één vlak liggen met de hoofdschotten voor de waterdichte indeling onmiddellijk onder het schottendek.

3. Op schepen, welke voor bijzondere doeleinden zijn ontworpen, zoals veerboten voor het vervoer van automobielen of treinen, waar het plaatsen van de in lid 1 bedoelde schotten het beoogde doel zou belemmeren, moeten gelijkwaardige middelen voor het onder contrôle houden en het voorkomen van uitbreiding van brand in de plaats van de schotten worden gesteld, welke middelen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moeten zijn goedgekeurd.

Artikel 30

Methoden I, II en III

Openingen in schotten tussen verticale hoofdsecties

1. Wanneer schotten van verticale hoofdsecties doorboord zijn voor het doorlaten van electrische leidingen, pijpen, kokers, enz. of voor langsdragers of andere verbanddelen, moeten zodanige maatregelen getroffen worden, dat het brandwerend vermogen van de schotten niet vermindert.

2. In kokers, welke door schotten van verticale hoofdsecties gaan, moeten dempers worden aangebracht, welke aan beide zijden van het schot bediend moeten kunnen worden. De bedieningsplaatsen moeten gemakkelijk bereikbaar en met een rode kleur aangegeven zijn. Standaanwijzers, welke aangeven of de demper de doorgang open laat dan wel afsluit, moeten aanwezig zijn.

3. Alle openingen moeten van vast aangebrachte sluitingsmiddelen voorzien zijn, welke tenminste even doeltreffend zijn voor het weren van brand als de schotten, waarin zij voorkomen.

4. De constructie van alle deuren in schotten van verticale hoofdsecties en de middelen, welke deze deuren gesloten houden, moeten ten minste even doeltreffend zijn voor het weren van brand als de schotten, waarin zij zijn aangebracht.

Waterdichte deuren behoeven niet geïsoleerd te zijn.

5. Elke deur moet aan beide zijden van het schot door één persoon geopend en gesloten kunnen worden. Branddeuren, andere dan waterdichte deuren, moeten zelfsluitend zijn en op eenvoudige en gemakkelijke wijze vrijgemaakt kunnen worden, indien zij op enigerlei wijze in geopende stand zijn vastgezet.

Artikel 31

1. *Methode I*

Schotten binnen verticale hoofdsecties

(a) In de ruimten voor accommodatie moeten alle schotten, welke afzonderlijke ruimten vormen, andere dan die, welke schotten van klasse „A" moeten zijn, geconstrueerd worden als schotten van klasse „B" en zodanig aaneengebouwd zijn, dat zij afzonderlijke brandvrije eenheden vormen.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een samenstel van schotten, welke een afzonderlijke ruimte vormen, aan een proef doen onderwerpen. Op schepen, welke voor meer dan 100 passagiers zijn ingericht, moeten de schotten van klasse „B" van onbrandbaar materiaal gemaakt zijn, met dien verstande, dat zij, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 40, met brandbare materialen bekleed mogen zijn.

(b) Alle schotten van gangen moeten worden opgetrokken van dek tot dek. Ventilatieopeningen in deze schotten zijn toegelaten, doch bij voorkeur moeten zij in het onderste deel worden aangebracht. Alle andere schotten, welke afzonderlijke ruimten vormen, moeten worden opgetrokken van dek tot dek en zich uitstrekken tot de scheepshuid of tot andere begrenzende schotten, tenzij onbrandbare plafonds of wanden aangebracht zijn, in welk geval de schotten mogen eindigen bij de plafonds of wanden.

2. *Methode III*

(a) In de ruimten voor accommodatie, met uitzondering van die voor algemeen gebruik, moet, buiten de schotten welke van klasse „A" moeten zijn, een onafgebroken samenstel van brandvertragende schotten worden aangebracht, waarbij de vloeroppervlakte van enige afdeling in het algemeen niet groter mag zijn dan 120 vierkante meter, doch nooit groter dan 150 vierkante meter. Deze schotten moeten geconstrueerd worden als schotten van klasse „B".

(b) Alle ruimten voor algemeen gebruik zonder inwendige onderverdeling moeten omgeven zijn door schotten van klasse „B".

De schotten van klasse „A" en die van klasse „B", met uitzondering van die, welke de begrenzing vormen van de verticale hoofdsecties, de contrôlestations, de trappenhuizen en de gangen, behoeven niet van isolatie voorzien te zijn, indien zij de buitenzijde van het schip vormen of, indien de belendende afdeling geen brandgevaar medebrengt.

(c) Alle schotten van gangen moeten schotten van klasse „B" zijn en moeten worden opgetrokken van dek tot dek. Indien er geen plafonds zijn of indien de plafonds van onbrandbaar materiaal zijn, mogen ventilatie-openingen met roosters van onbrandbaar materiaal toegepast worden. Alle andere soorten schotten, welke afzonderlijke

ruimten vormen, moeten eveneens van dek tot dek worden opgetrokken.

(d) De schotten van klasse „B" moeten van een onbrandbare kern zijn voorzien of moeten bestaan uit verschillende lagen, van welke de binnenliggende van asbestplaat of soortgelijk onbrandbaar materiaal moeten zijn, terwijl de beperking van de temperatuurstijging, bedoeld in de laatste alinea van de omschrijving van schotten van klasse „B" in artikel 25, geldt op het einde van de proef van een half uur.

Artikel 32

Methoden I, II en III

Scheiding tussen ruimten voor accommodatie en ruimten voor machines, lading, zomede dienstruimten

De begrenzingschotten en dekken, welke de scheiding vormen tussen de ruimten voor accommodatie en de ruimten voor machines, lading, zomede dienstruimten, moeten schotten van klasse „A" zijn; het isolerend vermogen van deze schotten en dekken moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn, waarbij rekening wordt gehouden met de aard van de belendende ruimten.

Artikel 33

Methoden I, II en III

Dekbedekkingen

De onderste laag van dekbedekkingen in ruimten voor accommodatie, contrôlestations, trappen en gangen moet van materiaal zijn, dat niet licht ontvlambaar is en door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is goedgekeurd.

Artikel 34

Bescherming van trappen

1. *Methoden I, II en III*

Het constructieve deel van alle trappen moet van staal zijn. Trappen moeten in trappenhuizen of gesloten ruimten zijn ondergebracht, welke door schotten van klasse „A" omgeven zijn. Alle openingen in deze schotten vanaf het onderste dek, waarop ruimten voor accommodatie zijn, tot aan ten minste de hoogte, waar het open dek direct toegankelijk is, moeten van middelen tot sluiting voorzien zijn, met inachtneming van de volgende uitzonderingen:

(a) een trap, welke slechts twee dekken bedient, behoeft niet in een trappenhuis of gesloten ruimte te zijn ondergebracht, indien de brandwerende waarde van het dek wordt behouden door het aanbrengen van doelmatige schotten en deuren op één dek;

(b) een trap, welke uitkomt in een ruimte voor algemeen gebruik, behoeft ter plaatse niet door schotten omgeven te zijn, indien zij zich geheel in die ruimte bevindt.

De gangen moeten in directe verbinding staan met de trappenhuizen of de gesloten ruimten, waarin zich de trappen bevinden en deze trappenhuizen of ruimten moeten van voldoende oppervlakte zijn om opstopping te kunnen voorkomen, waarbij rekening moet worden

gehouden met het aantal personen, dat in geval van nood van de trappen gebruik moet maken; de genoemde huizen of ruimten moeten zo weinig mogelijk accommodatie- of andere ingesloten ruimten bevatten, waarin brand zou kunnen ontstaan.

Schotten van ruimten, waarin zich trappen bevinden, moeten een isolerend vermogen bezitten, hetwelk ten genoegen is van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, rekening houdend met de aard van de belendende ruimten. De middelen tot sluiting van de openingen in deze schotten moeten ten minste hetzelfde brandwerend vermogen bezitten als de schotten zelve.

Deuren, andere dan waterdichte deuren, moeten van dezelfde aard zijn als die genoemd in lid 5 van artikel 30.

2. *Methode II*

Trappen, welke volgens het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie als hulptrappen kunnen worden beschouwd, behoeven niet in trappenhuizen of gesloten ruimten te zijn ondergebracht, mits de brandwerende waarde van het dek gehandhaafd wordt door het aanbrengen van sprinklers ter plaatse.

Artikel 35

Methoden I, II en III

Bescherming van liften voor passagiers en voor dienstgebruik. Verticale kokers voor licht, lucht enz.

1. Schachten van liften voor passagiers en voor dienstgebruik, verticale kokers voor licht en lucht ten behoeve van passagiersruimten en dergelijke moeten worden gebouwd van schotten van klasse „A". Deuren moeten van staal zijn of van ander onbrandbaar materiaal en in gesloten toestand een weerstand tegen brand kunnen bieden, welke ten minste even doeltreffend is als die, welke geboden wordt door de schacht- of kokerwanden, waarin zij zijn aangebracht.

2. Liftschachten moeten zodanig zijn aangebracht, dat rook en vlammen niet van het ene dek naar het andere kunnen doordringen. Zij moeten van sluitingsmiddelen zijn voorzien, waarmede de trek en de doorgang van rook onder contrôle kunnen worden gehouden. Isolatie van schachtwanden van liften, welke zich bevinden in trappenhuizen of in gesloten ruimten, waarin trappen zijn ondergebracht, is niet verplicht.

3. Wanneer een licht- of luchtkoker met meer dan één dek in verbinding staat en volgens het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie rook en vlammen van het ene dek naar het andere kunnen doordringen, moeten doelmatig geplaatste rookkleppen worden aangebracht, opdat elke ruimte tussen twee dekken ingeval van brand geïsoleerd kan worden.

4. Alle andere kokers (b.v. voor electrische leidingen) moeten op zodanige wijze gebouwd zijn, dat het niet mogelijk is, dat een brand zich van het ene dek naar het andere verplaatst.

Artikel 36

Methoden I, II en III

Bescherming van contrôle-stations

De contrôle-stations moeten van de andere delen van het schip gescheiden zijn door schotten en dekken van klasse „A".

Artikel 37

Methoden I, II en III

Bescherming van bagageruimen, enz.

De schotten van bagageruimen, postkamers, bergplaatsen, verf- en lampenhutten, kombuizen en soortgelijke ruimten moeten van klasse „A" zijn. Ruimten, in welke licht ontvlambare voorraden worden medegevoerd, moeten zodanig zijn gelegen, dat het gevaar voor passagiers en bemanning in geval van brand tot een minimum beperkt blijft.

Artikel 38

1. *Methoden I en III*

Ramen en patrijspoorten

De randen van alle ramen en patrijspoorten in ruimten voor accommodatie moeten van metaal of gelijkwaardig materiaal zijn. Het glas moet in een metalen rand gevat zijn of op gelijkwaardige wijze zijn bevestigd.

2. *Methoden I, II en III*

Alle ramen of patrijspoorten, welke openen naar gangen, trappenhuizen of gesloten ruimten, waarin trappen zijn ondergebracht, moeten eenzelfde weerstand bieden tegen brand als die, welke voor de schotten is voorgeschreven, waarin zij zijn aangebracht.

Artikel 39

Methoden I, II en III

Ventilatiesystemen

1. De hoofdinlaat en de uitlaat van alle ventilatiesystemen moeten gemakkelijk bereikbare afsluitmiddelen hebben, welke in geval van brand gesloten kunnen worden.

In het algemeen moeten de fans voor ventilatie zodanig geplaatst zijn, dat de ventilatiekanalen voor de verschillende ruimten binnen dezelfde verticale hoofdsectie blijven.

2. Alle toestellen voor mechanische ventilatie, met uitzondering van die voor ruimten voor machines, moeten op twee bedieningsplaatsen centraal buiten werking gesteld kunnen worden; de twee plaatsen moeten zo ver als praktisch mogelijk is, van elkaar verwijderd zijn. Eén van de hoofdbedieningsmiddelen van de mechanische ventilatie van ruimten voor machines moet vanaf een plaats buiten die ruimten behandeld kunnen worden. Afvoerkanalen van kombuisfornuizen, welke door ruimten voor accommodatie gaan, moeten doeltreffend geïsoleerd zijn.

Artikel 40

1. *Methode I*

Behalve in laadruimen, postkamers, bagageruimen of koel- en vriesruimen voor scheepsgebruik, moeten alle beschietingen, stijlen, plafonds en isolaties van onbrandbaar materiaal zijn, doch op schepen, welke niet meer dan 100 passagiers vervoeren, behoeven de beschietingen, stijlen en plafonds niet van onbrandbaar materiaal te zijn, indien zij overigens aan de voorwaarden voldoen, welke van toepassing zijn op de schotten van de ruimten, waarvan zij deel uitmaken. Constructie-details

De gezamenlijke inhoud van brandbare bekleding, lijstwerk, decoratieve versieringen en fineerhout in een ruimte voor accommodatie of voor algemeen gebruik, mag niet groter zijn dan het volume, dat overeenkomt met een fineerbekleding van 2,54 millimeter op de totale oppervlakte van de wanden en het plafond.

Brandbare bekledingen, lijsten, decoratieve versieringen of fineerhout mogen niet gebruikt worden in gangen, in trappenhuizen of in gesloten ruimten, waarin trappen zijn ondergebracht.

2. *Methode III*

Het gebruik van brandbare materialen van elke soort, zoals niet-geïmpregneerd hout, fineerhout, plafonds, gordijnen, karpetten, enz. moet, zoveel als redelijkerwijze mogelijk en praktisch uitvoerbaar is, worden beperkt. In grote ruimten voor algemeen gebruik moeten de stijlen en balken van de wanden en van het plafond van staal of gelijkwaardig materiaal zijn.

Artikel 41

Methoden I, II en III

1. In de luchtruimten tussen het plafond en het dek en achter wandbekledingen moeten afstoppingen worden aangebracht, welke de trek tegengaan en in langsscheepse richting niet verder dan 13,73 meter uit elkaar liggen. Verschillende details

In verticale richting moeten zulke ruimten, met inbegrip van die achter de beschietingswanden van trappenhuizen, schachten en dergelijke, op elk dek worden afgestopt.

2. De constructie van de plafonds en schotten moet zodanig zijn, dat de brandrondedienst elke rookontwikkeling kan opsporen, zonder dat de doeltreffendheid van de brandbeveiliging er door wordt verminderd.

3. Verven, vernissen en soortgelijke stoffen op nitrocellulose basis mogen niet toegepast worden.

4. Lood mag niet worden toegepast voor spuipijpen, vuilwater-, toilet- en andere uitlaten dicht bij de indelingslastlijn gelegen of daar waar de toepassing door smelten ingeval van brand, gevaar voor instromen van water zou medebrengen.

5. *Methode III*

Het vlamverspreidend vermogen van alle blootgestelde oppervlakken in ruimten voor accommodatie en van de zich daarop bevindende verflagen moet beperkt zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 42

Methode II

Automatische sprinkler-, brandalarm- en brandontdekkingsystemen

Op schepen, waar methode II wordt toegepast, moet een automatisch sprinkler- en brandalarmsysteem van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type geïnstalleerd zijn, dat voldoet aan de bepalingen van artikel 4 van bijlage V en zodanig is aangebracht, dat alle gesloten ruimten, bestemd voor het gebruik of de bediening van passagiers en bemanning, worden beschermd, met uitzondering van ruimten, welke vrijwel geen brandgevaar opleveren.

Artikel 43

Methode III

Automatisch brandmeldingsysteem

Op schepen, waar methode III wordt toegepast, moet een brandmeldingsysteem van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type zodanig aangebracht worden, dat de aanwezigheid van brand wordt ontdekt in alle gesloten ruimten, bestemd voor het gebruik en de bediening van passagiers en bemanning, met uitzondering van ruimten, welke vrijwel geen brandgevaar opleveren. De installatie moet op één of meer plaatsen of contrôlestations, waar dit het vlugst door de bemanning kan worden waargenomen, de aanwezigheid en de plaats van brand kunnen aantonen.

Artikel 44

Methoden I, II en III

Algemene inrichtingsplannen

Algemene inrichtingsplannen moeten op doeltreffende plaatsen aangebracht zijn, welke voor elk dek de verschillende secties tussen brandwerende schotten aangeven, zomede de afdelingen, ingesloten door de brandvertragende schotten, de gegevens van de brandalarmtoestellen, brandontdekkingsystemen, de sprinklerinstallatie, de brandblusapparaten, de toegangen tot en de uitgangen van verschillende afdelingen, dekken, enz. en het ventilatiesysteem met inbegrip van de plaats van de dempers en de identificatienummers van de fans voor ventilatie, welke de verschillende secties bedienen.

HOOFDSTUK III

Voorschriften voor passagiersruimten

Artikel 45

Hoogte, ventilatie, verwarming en verlichting van passagiersruimten

1. De passagiersruimten mogen geen geringere hoogte hebben dan 1,90 meter, gerekend van de onderkant van de in het verblijf doorlopende dekbalken tot de bovenkant van de vloerbedekking. Is

deze hoogte groter dan 2,5 meter, dan wordt bij de inhoudsbepalingen volgens artikel 46 slechts 2,5 meter in rekening gebracht.

2. In deze ruimten moeten voldoende middelen aanwezig zijn om te allen tijde een goede ventilatie te waarborgen. Voorts moet, behalve waar dit bij binnenhutten op praktische gronden bezwaar ontmoet, worden voorzien in een behoorlijke toetreding van daglicht en moeten voldoende middelen voor verlichting des nachts en bij binnenhutten zonodig ook des daags aanwezig zijn.

3. Op schepen, welke in gematigde en koude zônes passagiers vervoeren, moeten in de passagiersverblijven verwarmingsmiddelen van voldoende capaciteit aanwezig zijn. Slechts indien geen andere wijze van verwarming is aan te brengen, mogen daartoe stookkachels worden gebezigd; deze kachels moeten stevig bevestigd worden en, indien de vloer van brandbaar materiaal is, op een ijzeren plaat zijn geplaatst. Kachels en pijpen moeten worden omgeven door afdoende beveiligingsmiddelen.

Artikel 46

Inhoud en vrij oppervlak van passagiersruimten

1. Voor reizen, die 48 uur of langer duren, moet in een hut voor nachtverblijf van ten hoogste zes personen, voor elke passagier, voor wie een vaste slaapplaats aanwezig is, ten minste 3,5 kubieke meter lucht beschikbaar zijn.

In ruimten voor meer dan zes passagiers, voor wie vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, moet voor elke passagier op het onderste passagiersdek ten minste 4 kubieke meter en op de andere passagiersdekken of in vaste dekhuizen ten minste 3 kubieke meter lucht beschikbaar zijn. Is de ruimte verdeeld in afzonderlijke slaap- en woonruimten, dan moet in de slaapruimte voor elke passagier op het onderste passagiersdek ten minste 2,5 kubieke meter en op de andere dekken ten minste 2 kubieke meter lucht beschikbaar zijn.

In ruimten voor meer dan zes passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, moet voor elke passagier 1,6 kubieke meter lucht beschikbaar zijn.

2. Voor reizen, die korter dan 48 uur duren, gelden de voorschriften van lid 1, met dien verstande, dat in ruimten voor meer dan zes passagiers, voor wie vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, voor elke passagier niet meer dan 2 kubieke meter lucht beschikbaar behoeft te zijn.

3. In ruimten voor meer dan zes passagiers, moet voor elke passagier ten minste 0,84 vierkante meter dekoppervlak beschikbaar zijn.

4. Voor elke passagier, voor wie een vaste slaapplaats aanwezig is, moet ten minste 0,46 vierkante meter vrije oppervlakte aan dek in de buitenlucht beschikbaar zijn en voor elke passagier, voor wie geen vaste slaapplaats aanwezig is, 0,37 vierkante meter.

5. Slechts op reizen, welke korter dan 48 uur duren, mogen dekpassagiers worden vervoerd, mits voor elke passagier 0,84 vierkante meter vrije oppervlakte aan dek in de buitenlucht beschikbaar is en

ten minste een zesde van het aantal dekpassagiers een overdekte schuilplaats kan vinden.

Indien de omstandigheden en de te bevaren route daartoe aanleiding geven, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verlenging van de tijdsduur van 48 uur toestaan.

6. Indien de gangen tussen hutten, verblijven of werkplaatsen voor een behoorlijke verbinding nodig zijn, mogen zij niet als verblijf voor passagiers, als bedoeld in lid 3, in rekening worden gebracht.

7. Als vrij dekoppervlak mag niet in rekening worden gebracht dekoppervlak, dat bezet is met kasten, werkbanken en dergelijke blijvende inrichtingen of voorwerpen. Evenmin mag in rekening worden gebracht het gedeelte van het dek, hetwelk ter beschikking van de niet tot de passagiers behorende opvarenden wordt gesteld, noch het gedeelte van het brugdek en van het dek op het voorschip, nodig voor de besturing van het schip en de behandeling van het ankergerei. Bovendien moet voldoende ruimte vrij gehouden worden voor het verkeer naar de privaten en wasgelegenheden en voor de scheepsdienst.

Artikel 47

Inrichting van passagiersverblijven

1. De dekken in passagiersverblijven moeten hetzij van hout zijn, hetzij met hout of een andere de warmte slecht geleidende laag van voldoende dikte zijn bedekt. Indien passagiersverblijven onder een dek zijn gelegen, dat aan weer en wind is blootgesteld, moet ook dit dek ter plaatse door een doelmatige bedekking op voldoende wijze warmte en koude kunnen weren.

2. Een vaste slaapplaats moet een minimum lengte van 1,90 meter en een minimum breedte van 0,68 meter hebben. De slaapplaatsen moeten behoorlijk zijn gescheiden en elk afzonderlijk toegankelijk zijn.

Er mogen niet meer dan twee slaapplaatsen boven elkaar zijn aangebracht. De onderkant van de onderste slaapplaats moet op schepen van meer dan 500 ton tenminste 30 centimeter en op kleinere schepen tenminste 15 centimeter boven het benedenste dek blijven, terwijl de tweede slaapplaats midden tussen de eerste slaapplaats en het bovenste dek moet zijn aangebracht.

De inrichting van de slaapplaatsen moet voldoende waarborg bieden voor wering van ongedierte en een gemakkelijke grondige schoonmaak mogelijk maken.

Geen slaapplaats mag onder de opening van een luchtkoker zijn aangebracht.

Artikel 48

Ziekenverblijf landverhuizers

1. Aan boord van een schip, waar het aantal landverhuizers, geen dekpassagiers zijnde, 50 of meer bedraagt, moet bij een overtocht, welke meer dan drie etmalen duurt, een van doelmatige verwarmings-

en ventilatie-middelen voorzien ziekenverblijf zijn ingericht, dat voor iedere 50 landverhuizers of gedeelte daarvan ten minste 4 kubieke meter inhoud heeft en één slaapplaats bevat. In dit verblijf mogen de slaapplaatsen niet boven elkaar zijn aangebracht en de hoogte van het verblijf moet ten minste 1,90 meter bedragen, gerekend van de onderkant der in het verblijf doorlopende dekbalken tot de bovenkant van de vloerbedekking.

2. Er moet gelegenheid zijn personen, die aan ernstige of aan besmettelijke ziekten lijden, afgezonderd van alle anderen behoorlijk te verplegen.

3. Bij het ziekenverblijf moet een apotheek tevens verbandkamer, of een apotheek met daaraan verbonden verbandkamer aanwezig zijn, alsmede een afzonderlijk privaat.

4. Het ziekenverblijf moet zoveel mogelijk in een dekhuis of onder het bovenste dek doelmatig zijn gelegen en zoveel mogelijk van de andere verblijven zijn afgescheiden.

5. Is het aantal landverhuizers kleiner dan 50, dan kan worden volstaan met een ziekenkooi, die zodanig met losse wegneembare schotten is ingericht, dat een zieke er gemakkelijk in en uit kan worden gebracht.

6. Het ziekenverblijf met daarbij behorende apotheek en privaat kan worden samengevoegd met dat, voorgeschreven in het Schepelingenbesluit.

Artikel 49

Privaten en waterplaatse

1. Voor 50 of minder passagiers moeten twee privaten beschikbaar zijn, voor elk volgend 50-tal of gedeelte daarvan tot en met 500 één privaat meer, bij meer dan 500 passagiers voor elk 100-tal of gedeelte daarvan één privaat meer. Deze privaten moeten in privaten voor mannen en voor vrouwen zijn verdeeld.

2. Bovendien moeten een aantal waterplaatsen ten getale van een derde van het aantal privaten aanwezig zijn. Daartoe aangewezen privaten mogen als waterplaats dienst doen.

3. De privaten en waterplaatsen moeten op afdoende wijze van de verblijven zijn gescheiden en voorts behoorlijk zijn ingericht en verlicht, zodat zij gemakkelijk schoon te houden zijn.

Artikel 50

Verschansing en relingwerk

Alle voor passagiers opengestelde dekken moeten, waar nodig, voorzien zijn van een verschansing of relingwerk van ten minste één meter hoogte.

Bij relingwerk moet de inrichting zodanig zijn, dat geen gevaar bestaat, dat volwassen personen of kinderen door de openingen te water geraken. In een verschansing moeten ten aanzien van de waterloospoorten soortgelijke voorzieningen worden getroffen.

CONSTRUCTIE VAN PELGRIMSSCHEPEN EN VAN PASSAGIERSSCHEPEN, WELKE GROTE AANTALLEN PASSAGIERS, VOOR WIE GEEN VASTE SLAAPPLAATSEN AANWEZIG ZIJN, VERVOEREN IN BEPAALDE GEBIEDEN

HOOFDSTUK I

Artikel 1

Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op schepen, gebezigd voor het vervoer van pelgrims tussen havens aan de Rode Zee enerzijds en Indonesië, India, Pakistan, Ceylon, Honkong en de Straits Settlements anderzijds, alsmede op schepen, welke bestemd zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers, terwijl voor grote aantallen passagiers geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, op reizen tussen Indonesië, India, Pakistan, Ceylon, Honkong en de Straits Settlements.

Artikel 2

Geldigheid van bijlage II

Bijlage II is op de schepen, bedoeld in artikel 1, van toepassing met inachtneming van hetgeen in de volgende artikelen nader is bepaald.

Artikel 3

Permeabiliteit

Van artikel 5 van bijlage II is lid 4 niet van toepassing.

Artikel 4

Toelaatbare lengte van afdelingen

1. Lid 2 van artikel 6 van bijlage II moet als volgt worden gelezen:

Criterium van dienst

Nadat voor een schip van gegeven lengte de factoren A en B zijn vastgesteld, wordt de juiste waarde van de indelingsfactor bepaald met behulp van een getal, dat het criterium van dienst aangeeft. Dit getal is het *criteriumgetal*, dat bepaald wordt door de formule:

$$C_s = 72 \frac{M + 1{,}5P_1}{V + P_1 - P}$$

waarin:

Cs het criteriumgetal is;

M de inhoud is van het voortstuwingsgedeelte, als omschreven in artikel 2 van bijlage II, vermeerderd met de inhoud van alle vaste brandstofolieruimten, welke zich boven de dubbele bodem en vóór of achter het voortstuwingsgedeelte mochten bevinden;

P de gezamenlijke inhoud van de passagiersruimten onder de indompelingsgrenslijn is;

V de gehele inhoud van het schip onder de indompelingsgrenslijn is;

$P_1 = P + 2{,}134\,A + 0{,}0372\,LN$,

waarin:

A het gezamenlijke dekoppervlak in vierkante meters is van de ruimten gemeten voor het vaststellen van het aantal boven de indompelingsgrenslijn te vervoeren passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, vermeerderd met het oppervlak van alle afdelingen, welke meer dan 6 slaapplaatsen bevatten (het oppervlak van de ruimten, ingenomen door kombuizen, eetvertrekken, privaten, wasplaatsen, bagage- en proviandbergplaatsen, toiletten, ziekenverblijven, alsmede het vrije dekoppervlak, beschikbaar voor tussendekspassagiers, moeten bij het bepalen van A niet worden medegerekend);

L de lengte van het schip in meters is;

N het aantal boven de indompelingsgrenslijn gelegen slaapplaatsen voor hutpassagiers is, waarbij iedere passagier, die verblijf houdt in een ruimte, welke niet meer dan 6 vaste slaapplaatsen bevat, als hutpassagier wordt beschouwd.

2. Lid 3, onder *(d)* van artikel 6 van bijlage II moet als volgt worden gelezen:

De bepalingen onder *(c)* vermeld, zijn ook van toepassing op schepen van onverschillig welke lengte, die een totaal aantal passagiers mogen vervoeren, dat groter is dan 12, doch niet groter dan de waarde van $\frac{L^2}{117}$ (L in meters), waarbij echter het aantal 280 niet mag worden overschreden. Hiervan mag het aantal hutpassagiers niet groter zijn dan de waarde van $\frac{L^2}{650}$ (L in meters), waarbij echter het aantal 50 niet mag worden overschreden.

Voor schepen met een lengte van 131 meter of groter, waarop dit lid van toepassing is, moet de indeling achter de voorpiek geregeld worden met behulp van de factor één.

3. Lid 4 van artikel 6 van bijlage II is niet van toepassing.

Artikel 5

Bijzondere bepalingen nopens de waterdichte indeling

1. Lid 3 van artikel 7 van bijlage II moet als volgt worden gelezen:

In schepen met een lengte van 131 meter of groter moet één van de hoofddwarsschotten achter de voorpiek worden aangebracht op een afstand van de vóórloodlijn, welke niet groter is dan de vulbare lengte.

2. Lid 7 van artikel 7 van bijlage II moet als volgt worden gelezen:

Indien de afstand tussen twee opvolgende hoofddwarsschotten of tussen de daarmede gelijkwaardige vlakke schotten, als bedoeld in lid 5, dan wel de afstand tussen de dwarsvlakken, gaande door de dichtst bij elkaar gelegen vlakken van nissen in de schotten, minder is dan 3,05 meter, vermeerderd met 2 percent van de lengte van het schip, mag slechts één dezer schotten volgens de bepalingen van artikel 6 beschouwd worden deel uit te maken van de waterdichte indeling van het schip.

3. Lid 8 van artikel 7 van bijlage II moet als volgt worden gelezen:

Indien een dwarsscheepse waterdichte hoofdafdeling plaatselijk onderverdeeld is en ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan worden aangetoond, dat bij beschadiging in de zijde, welke zich uitstrekt over een lengte van 3,05 meter, vermeerderd met 2 percent van de lengte van het schip, de gehele hoofdafdeling niet volloopt, zal naar verhouding een vergroting van de anders voorgeschreven toelaatbare lengte worden toegekend. In een dergelijk geval mag het drijfvermogen, dat verondersteld wordt aan de onbeschadigde zijde aanwezig te zijn, niet groter zijn dan dat aan de beschadigde zijde.

Artikel 6

Stabiliteit van schepen in beschadigde toestand

1. Artikel 8 van bijlage II is niet van toepassing.

2. Indien waterdichte dekken, een dubbele huid of al of niet waterdichte langsschotten worden aangebracht, moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden aangetoond, dat de veiligheid van het schip daardoor in geen enkel opzicht zal worden verminderd. Daarbij moet in het bijzonder acht worden geslagen op de mogelijkheid van het ontstaan van slagzijde ten gevolge van het vollopen van gedeelten van het schip ter plaatse van dergelijke constructiedelen.

Artikel 7

Merken van indelingslastlijnen

In artikel 10, lid 2 van bijlage II moet in plaats van de aanwijzingen „C_1, C_2, C_3, enz." worden gelezen: „D_1, D_2, D_3, enz.".

Artikel 8

Plaatsen, waar het gebruik van waterdichte draaideuren is geoorloofd

Lid 2 van artikel 14 van bijlage II moet als volgt worden gelezen:

Waterdichte draaideuren mogen, mits onder door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen voorwaarden, in schotten, welke tussendekslaadruimen van elkaar scheiden, slechts op zodanige hoogte worden aangebracht, als waarop laadpoorten in het scheepsboord

volgens de bepalingen van artikel 11 van bijlage III zijn toegestaan, indien de noodzakelijkheid van deze deuren kan worden aangetoond.

Artikel 9

Inrichtingen tot bewegen van waterdichte schuifdeuren

Lid 1 (II) van artikel 15 van bijlage II moet als volgt worden gelezen:

Indien het aantal van zulke deuren groter is dan 3 en niet groter dan 5 en het criteriumgetal, bedoeld in artikel 4 van bijlage III:

(a) niet groter is dan 30, mogen alle waterdichte schuifdeuren uitsluitend met de hand beweegbaar zijn;

(b) groter is dan 30, moeten alle waterdichte schuifdeuren als werktuiglijk bewogen deuren zijn uitgevoerd.

Indien het aantal van zulke deuren niet groter is dan 3:

(a) mogen, indien het criteriumgetal niet groter is dan 65, alle waterdichte schuifdeuren uitsluitend met de hand beweegbaar zijn;

(b) moeten, indien het criteriumgetal groter is dan 65, alle waterdichte schuifdeuren werktuiglijk beweegbaar zijn.

Artikel 10

Patrijspoorten en vaste lichtranden

Artikel 17 van bijlage II moet als volgt worden gelezen:

1. *(a)* Indien in een tussendek het laagste punt van de opening van een patrijspoort lager zou zijn gelegen dan een lijn, welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte boven de bovenste indelingslastlijn, overeenkomend met 2,5 percent van de breedte van het schip, mogen in dit tussendek geen patrijspoorten, doch slechts vaste lichtranden worden aangebracht;

(b) Indien in een tussendek het laagste punt van de opening van een patrijspoort hoger is gelegen dan de onder *(a)* genoemde lijn, doch lager dan een lijn, welke eveneens evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte, gelijk aan 3,66 meter, vermeerderd met 2,5 percent van de breedte van het schip boven de bovenste indelingslastlijn, moeten alle patrijspoorten in dat tussendek zodanig zijn uitgevoerd, dat zij niet door onbevoegden geopend kunnen worden.

2. Deugdelijke, scharnierende blinden, welke zodanig zijn ingericht, dat zij gemakkelijk en afdoend gesloten en waterdicht aangedrukt kunnen worden, moeten aan de binnenzijde zijn aangebracht op alle onder de indompelingsgrenslijn gelegen patrijspoorten, voorzover zij:

(a) vaste lichtranden moeten zijn;

(b) binnen een achtste van de lengte van het schip van de vóórloodlijn zijn gelegen;

(c) op de plaats, aangeduid in lid 1, onder *(b)*, zijn gelegen;

(d) gedurende de vaart niet bereikbaar zijn;

(e) in ruimten, welke bestemd zijn voor de huisvesting van de scheepsgezellen of van tussendekspassagiers, zijn gelegen.

3. Patrijspoorten, welke onder het schottendek zijn aangebracht, met uitzondering van die, welke in het vorige lid zijn vermeld, moeten aan de binnenzijde voorzien zijn van deugdelijke blinden, welke wegneembaar mogen zijn en in de onmiddellijke nabijheid van de patrijspoorten geborgen moeten worden. Deze blinden moeten van vloeiijzer, gegoten staal of gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd. Wanneer zij niet naast of onder de poorten zijn opgehangen, moeten de plaatsen, waar zij zijn geborgen, duidelijk zijn aangegeven.

4. In ruimen, welke uitsluitend voor het vervoer van lading of het bergen van kolen zijn bestemd, mogen geen patrijspoorten zijn aangebracht.

5. Patrijspoorten met automatische ventilatie mogen zonder machtiging van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie niet onder de indompelingsgrenslijn in het scheepsboord worden aangebracht.

Artikel 11

Toegangs-, laad- en kolenpoorten, alsmede openingen van stortkokers

Artikel 19 van bijlage II moet als volgt worden gelezen:

1. Toegangs-, laad- en kolenpoorten in het scheepsboord, welke onder de indompelingsgrenslijn zijn aangebracht, moeten van voldoende sterkte zijn.

Laad- en kolenpoorten, welke geheel of gedeeltelijk onder de bovenste indelingslastlijn zijn gelegen, mogen slechts met bijzondere machtiging van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden aangebracht.

2. De binnenboordopening van elke stortkoker voor as, vuil, enz. moet van een deugdelijk deksel zijn voorzien.

Indien de binnenboordopening onder de indompelingsgrenslijn is gelegen, moet het deksel waterdicht afsluiten en moet bovendien een terugslagklep in de koker op een gemakkelijk toegankelijke plaats boven de bovenste indelingslastlijn zijn aangebracht. Wanneer de koker niet in gebruik is, moeten zowel het deksel als de klep gesloten en geborgd zijn.

Artikel 12

Dubbele bodems

Lid 8 van artikel 22 van bijlage II is niet van toepassing.

Artikel 13

Pompinrichting

Van artikel 24 van bijlage II zijn lid 4 en lid 9, met uitzondering van de eerste volzin, niet van toepassing.

Artikel 14

Brandwerende schotten

1. Hoofdstuk II van bijlage II is niet van toepassing.

2. Alle schepen moeten op door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde plaatsen boven het schottendek voorzien zijn van brandwerende schotten, welke zonder onderbreking van boord tot boord doorlopen.

De gemiddelde afstand tussen twee opvolgende brandwerende schotten mag in het algemeen niet groter zijn dan 40 meter.

Zij moeten van metaal of ander brandwerend materiaal gemaakt zijn en in staat zijn gedurende één uur het verspreiden van brand aan boord, waarbij een temperatuur van 815° Celsius aan één zijde van het schot ontstaat, tegen te houden.

Sprongen en nissen in deze schotten en de middelen om de openingen in de schotten af te sluiten moeten brandwerend en vlamdicht zijn.

3. De in lid 2 geëiste brandwerende schotten behoeven niet te worden aangebracht in een lange, gesloten, afzonderlijke bovenbouw, welke niet blijvend is ingericht voor het vervoer van passagiers, voor wie vaste slaapplaatsen aanwezig zijn en evenmin in een bovenbouw met grote openingen in het scheepsboord.

Artikel 15

Inrichting van passagiersverblijven

De eerste volzin van artikel 47, lid 1 van bijlage II is niet van toepassing op de tussendekken en de dekken binnen een bovenbouw, wanneer daarop passagiers worden vervoerd, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn of wanneer daarop passagiers worden vervoerd, voor wie vaste slaapplaatsen aanwezig zijn in afdelingen voor meer dan zes personen.

Artikel 16

Ziekenverblijf, apotheek

1. Artikel 48 van bijlage II is niet van toepassing.

2. Er moeten aan boord één of meer van doelmatige ventilatiemiddelen voorziene ziekenverblijven zijn ingericht, welke niet benedendeks gelegen mogen zijn en gezamenlijk tenminste 6 slaapplaatsen bevatten. De oppervlakte van een ziekenverblijf voor 6 personen moet tenminste 13 vierkante meter zijn; de oppervlakte van ziekenverblijven voor een kleiner aantal personen wordt door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld. De hoogte moet ten minste 1,90 meter zijn, gerekend van de onderkant van de in het verblijf doorlopende dekbalken tot de bovenkant van de vloerbedekking.

3. Indien meer dan 50 vrouwelijke tussendekspassagiers worden vervoerd, moet een afzonderlijk ziekenverblijf, dat ten minste 2 slaapplaatsen bevat, voor deze zijn ingericht. De oppervlakte van het verblijf moet tenminste 6,5 vierkante meter zijn, terwijl hetgeen overigens in lid 2 is bepaald van toepassing is.

4. Er moet een van het ziekenverblijf gescheiden apotheek aan boord zijn.

5. De ziekenverblijven moeten van afzonderlijke privaten zijn voorzien en zo zijn gebouwd, dat personen, die aan een besmettelijke ziekte lijden en personen, die met hen in aanraking zijn geweest, kunnen worden afgezonderd overeenkomstig de aard van de ziekte.

Artikel 17

Privaten en wasgelegenheden

1. Artikel 49 van bijlage II is slechts van toepassing voor zoveel er passagiers worden vervoerd, voor wie vaste slaapplaatsen aanwezig zijn in afdelingen voor ten hoogste zes personen.

2. Voor de overige passagiers moeten voor elk 100-tal of gedeelte daarvan 3 privaten aanwezig zijn. Een voldoend aantal van deze privaten moet uitsluitend voor vrouwen bestemd zijn; geen privaten of waterplaatsen mogen zich bevinden in tussendekken of in het ruim.

3. De privaten en waterplaatsen moeten voldoende ruim en luchtig zijn en met waterdoorloop zodanig zijn ingericht, dat zij gemakkelijk kunnen worden schoongehouden.

4. Voor alle passagiers moet tussen de keerkringen gelegenheid bestaan zich dagelijks geheel te wassen, terwijl een voldoend aantal der wasgelegenheden uitsluitend voor vrouwelijke passagiers bestemd moet zijn.

HOOFDSTUK II

Artikel 18

Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op schepen, gebezigd voor het vervoer van grote aantallen passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, tussen havens in de volgende gebieden, of op de volgende reizen:

(a) De Caraïbische Zee, benevens een strook ter breedte van 30 zeemijlen aan de Noordzijde der Grote Antillen en aan de Noord- en Oostzijde der Kleine Antillen en voor reizen in een gebied, gelegen ten Westen van de lijn Ragged Point (Barbados) naar de monding van de Surinamerivier, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen;

(b) Voor reizen langs de Westkust van Midden- en Zuid-Amerika tussen havens, niet noordelijker gelegen dan 13° Noorderbreedte en niet zuidelijker dan Coquimbo, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen;

(c) Voor reizen langs de Westkust van Afrika tussen havens, niet noordelijker gelegen dan Kaap Blanco en niet zuidelijker dan Mossamedes, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen;

(d) De Rode Zee en de Golf van Aden ten westen van de meridiaan van 52° Oosterlengte, alsmede voor reizen langs de Oostkust van Afrika, niet zuidelijker dan de haven van Lourenzo Marques, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen.

Artikel 19

Geldigheid van hoofdstuk I

Op schepen bedoeld in artikel 18 is hoofdstuk I van toepassing, met inachtneming van hetgeen in de volgende artikelen nader is bepaald.

Artikel 20

Toelaatbare lengte van afdelingen

Artikel 4 is niet van toepassing.

In afwijking van het bepaalde in artikel 6 van bijlage II wordt steeds de indelingsfactor één gebruikt, tenzij ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond, dat het noch praktisch uitvoerbaar, noch redelijk is deze factor aan te houden.

Artikel 21

Merken van indelingslastlijnen

Artikel 7 is niet van toepassing.

Artikel 22

Ziekenverblijf, apotheek

Artikel 16 is niet van toepassing.

Artikel 23

Vrije oppervlakte voor dekpassagiers

In afwijking van het bepaalde in artikel 46, lid 5 van bijlage II, mogen ook op reizen, welke 48 uur of langer duren, dekpassagiers worden vervoerd, mits de vrije oppervlakte aan dek, beschikbaar voor de passagiers, tot 1,1 vierkante meter per persoon wordt uitgebreid.

BIJLAGE IV

VOORSCHRIFTEN VOOR DE VASTSTELLING VAN DE UITWATERING VAN SCHEPEN

HOOFDSTUK I

Inleiding

Artikel 1

Toepassing

1. Deze bijlage is van toepassing op alle schepen, bedoeld in de artikelen 94 en 95 van het Schepenbesluit, met dien verstande, dat:

(a) voor schepen van minder dan 150 ton, welke zich uitsluitend in bepaalde vaargebieden ophouden, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, voorzover het de hoofdstukken II tot en met V van deze bijlage betreft, afwijking van de voorschriften kan worden toegestaan;

(b) het minimum vrijboord voor schepen, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 Juli 1932, voor zover zij sindsdien geen zodanige verbouwing ondergaan hebben, dat de uitwatering opnieuw moet of moest worden vastgesteld, wordt berekend volgens de bepalingen, zoals deze waren opgenomen in het Koninklijk Besluit van 22 September 1909, *Staatsblad* no. 315. Deze schepen moeten slechts, voor zover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is, aan de eisen, gesteld in hoofdstuk II, voldoen.

2. De eigenaar van een schip als bedoeld in lid 1 onder *(b)* kan schriftelijk aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verzoeken voor zulk een schip een certificaat, aangevende een minimum vrijboord volgens de bepalingen van deze bijlage, uit te reiken. In dit geval moet geheel voldaan worden aan de in deze bijlage gestelde eisen.

Artikel 2

Geldigheidsduur van certificaten

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bepaalt de geldigheidsduur van het certificaat van uitwatering en van dat voor de houtvaart met dien verstande, dat deze nimmer langer mag zijn dan vijf jaar, gerekend van de datum van afgifte.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de geldigheidsduur periodiek voor een bepaald tijdvak, doch telkenmale niet langer dan vijf jaar, verlengen. Deze verlenging van de geldigheidsduur wordt op het certificaat aangetekend.

3. Certificaten worden niet afgegeven, noch wordt hun geldigheidsduur verlengd, zonder dat een volledige periodieke inspectie heeft plaats gehad, waarbij gebleken is, dat voldaan is aan de in deze bijlage gestelde eisen.

Artikel 3

1. Voor de toepassing van de bepalingen van deze bijlage wordt een lichter, een sleepschip of enig ander schip zonder voldoende eigen voortstuwingsmiddelen, op voorwaarde, dat zodanig vaartuig gesleept wordt, als een stoomschip beschouwd. Omschrijvingen

2. Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:
gladdekschip: een schip zonder enige bovenbouw op het vrijboorddek;

bovenbouw: een overdekte constructie op het vrijboorddek, welke zich van boord tot boord uitstrekt, terwijl een verhoogd halfdek wordt beschouwd als een bovenbouw;

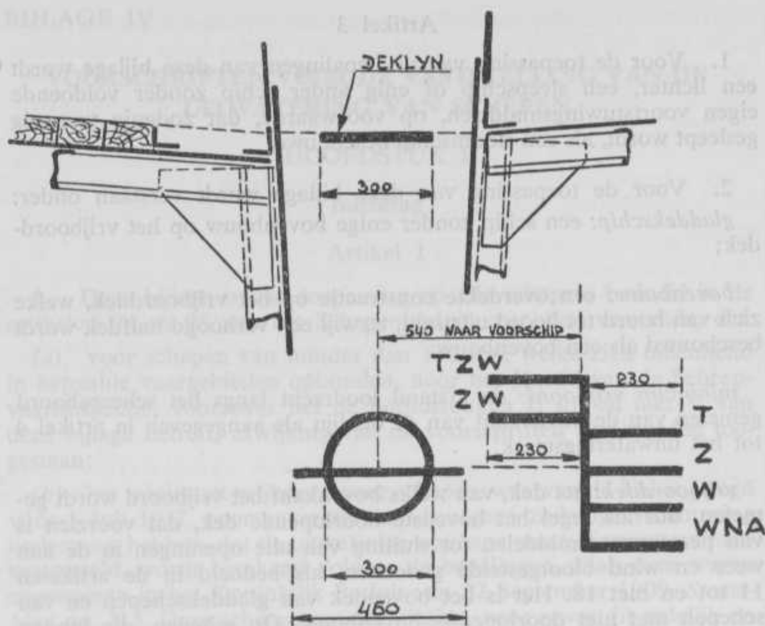
minimum vrijboord: de afstand loodrecht langs het scheepsboord gemeten van de bovenkant van de deklijn als aangegeven in artikel 4 tot het uitwateringsmerk;

vrijboorddek: het dek, van welks bovenkant het vrijboord wordt gemeten, dus als regel het bovenste doorlopende dek, dat voorzien is van permanente middelen tot sluiting van alle openingen in de aan weer en wind blootgestelde gedeelten, als bedoeld in de artikelen 11 tot en met 18. Het is het bovendek van gladdekschepen en van schepen met niet doorlopende bovenbouw. Op schepen, die binnen een bovenbouw, welke niet geheel gesloten is of welke niet is voorzien van de in artikel 44 bedoelde middelen tot afsluiting der eerste klasse, dekken hebben, welke verspringen, wordt het laagste gedeelte van zodanig dek onder het dek van de bovenbouw als vrijboorddek beschouwd.

midscheeps: de plaats van het dwarsscheepse vlak op het midden van de lengte, zoals deze volgens artikel 33 wordt bepaald.

Artikel 4

De deklijn wordt aangegeven door een horizontale lijn met een lengte van 300 millimeter en een dikte van 25 millimeter. Zij wordt midscheeps aan elke zijde van het schip aangebracht en haar bovenkant valt samen met de snijlijn van het doorgestrookte bovenvlak van het vrijboorddek met de buitenzijde van de huid (zie afbeelding 1). Indien midscheeps een gedeeltelijk houten dek is aangebracht, moet de bovenkant van de deklijn samenvallen met de snijlijn van het doorgestrookte bovenvlak van de dekdelen midscheeps met de buitenzijde van de huid. Deklijn



Afbeelding 1

Artikel 5

De cirkel van het uitwateringsmerk

De cirkel van het uitwateringsmerk heeft een buitenmiddellijn van 300 millimeter en een dikte van 25 millimeter; hij wordt gesneden door een horizontale lijn met een lengte van 460 millimeter en een dikte van 25 millimeter, welker bovenzijde door het middelpunt van de cirkel gaat. De cirkel wordt loodrecht onder de deklijn midscheeps geplaatst.

Artikel 6

Lijnen in verband met de cirkel te gebruiken

De lijnen, welke de grootste toegelaten diepgang onder verschillende omstandigheden en voor verschillende vaargebieden en jaargetijden (hoofdstuk VII) aanduiden, moeten horizontale lijnen zijn met een lengte van 230 millimeter en een dikte van 25 millimeter. Zij beginnen bij en staan loodrecht op een verticale lijn, welke 540 millimeter vóór het middelpunt van de cirkel is geplaatst (zie afbeelding 1).

De volgende lijnen kunnen voorkomen:

(a) Uitwateringslijn voor de Zomer.

De Uitwatering voor de Zomer (Zomeruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van de lijn, welke gaat door het middel-

punt van de cirkel en tevens door een op gelijke hoogte gelegen lijn, gemerkt Z;

(b) Uitwateringslijn voor de Winter.

De Uitwatering voor de Winter (Winteruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt W;

(c) Uitwateringslijn voor de Winter in de Noord-Atlantische Oceaan.

De Uitwatering voor de Winter in de Noord-Atlantische Oceaan (Noord-Atlantische Winteruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt W N A;

(d) Uitwateringslijn voor de Tropen.

De Uitwatering voor de Tropen (Tropenuitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt T;

(e) Uitwateringslijnen in Zoetwater.

De Uitwatering in Zoetwater voor de Zomer (Zomer-Zoetwateruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt Z W.

Het verschil tussen de Zomer-Zoetwateruitwatering en de Zomeruitwatering is de correctie, die bij andere uitwateringslijnen moet worden toegepast bij het laden in zoet water.

De Tropen-Zoetwateruitwatering wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt T Z W.

Artikel 7

Aanduiding van de dienst of het bureau dat de juiste plaatsing van het merk heeft gecontroleerd

1. Wanneer de berekening van het minimum vrijboord uitsluitend door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie heeft plaats gehad, geschiedt het toezicht op de plaatsing van het merk door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie. Naast de cirkel en boven de middellijn worden in dit geval de letters S en I geplaatst. Deze letters moeten een hoogte van 115 millimeter hebben, terwijl de dikte der letters 15 millimeter en de breedte van de letter S ongeveer 75 millimeter moet bedragen. S wordt links en I rechts van de cirkel geplaatst.

2. Wanneer de berekening van het minimum vrijboord onder toezicht van voornoemd Hoofd door een particulier onderzoekingsbureau heeft plaats gehad, geschiedt het toezicht op de plaatsing van het merk door een vertegenwoordiger van dit onderzoekingsbureau. De naam van het betrokken bureau wordt door naast de cirkel te plaatsen letters aangeduid. Deze letters moeten een hoogte van 115 millimeter, een dikte van 15 millimeter en een breedte van ongeveer 75 millimeter hebben.

Artikel 8

Bijzonderheden betreffende het aanbrengen van het merk

De cirkel, lijnen en letters moeten in wit of geel op donkere grond of in zwart op lichte grond worden aangebracht. Zij moeten op de boorden van ijzeren of stalen schepen bovendien zorgvuldig ingehakt

of met een kornagel ingeslagen zijn en op houten schepen moeten zij tenminste 3 millimeter diep in de huidbeplanking ingesneden zijn. De merken moeten goed zichtbaar zijn en blijven.

Artikel 9

Verificatie van de merken

Het certificaat van uitwatering wordt eerst uitgereikt, nadat aan de betrokken ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, dan wel aan de vertegenwoordiger van het betrokken particulier onderzoekingsbureau, is gebleken, dat de merken juist en onuitwisbaar zijn aangebracht.

Hij, die de plaats van het merk heeft gecontroleerd, geeft hiervan onmiddellijk schriftelijk kennis aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

HOOFDSTUK II

Voorwaarden, waaraan het schip moet voldoen voor het verkrijgen van een certificaat van uitwatering

A. *Inleiding*

Artikel 10

Algemene voorwaarden

De vaststelling van de uitwatering geschiedt onder de voorwaarden, dat het schip voldoende sterk is gebouwd en dat maatregelen zijn genomen om schip en bemanning doeltreffend, mede in verband met de grootte van het minimum vrijboord, te beschermen.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn geheel van toepassing op die schepen, voor welke het kleinste, volgens deze bijlage voor het type en de grootte van het schip bepaalde minimum vrijboord wordt vastgesteld. Ten aanzien van schepen, voor welke op grond van hun algemene sterkte of om andere redenen een groter minimum vrijboord wordt vastgesteld, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vermindering van de in dit hoofdstuk vermelde eisen toestaan, mits de bescherming naar verhouding doeltreffend is.

B. *Openingen in het vrijboorddek en in dekken van de bovenbouw*

Artikel 11

Luik- en andere hoofden, welke niet door de bovenbouw beschermd worden

De bouw en inrichting van luik- en andere hoofden op blootgestelde plaatsen op het vrijboorddek en op dekken van de bovenbouw moeten tenminste gelijkwaardig zijn aan hetgeen in de artikelen 12 tot en met 18 als standaardconstructie is vastgesteld.

Artikel 12

Luikhoofden

1. Onverminderd het bepaalde krachtens de Stuwadoorswet moet de hoogte van luikhoofden op vrijboorddekken tenminste 61 centimeter boven het dek bedragen. De hoogte van hoofden op dekken van de bovenbouw moet tenminste 61 centimeter boven het dek bedragen, indien zij binnen een vierde gedeelte van de scheepslengte

van de voorsteven zijn gelegen en ten minste 46 centimeter, indien zij elders zijn gelegen.

2. De hoofden moeten deugdelijk van staal zijn vervaardigd en, indien een hoogte van 61 centimeter is voorgeschreven, van een deugdelijke horizontale verstijving zijn voorzien, welke niet lager dan 25 centimeter onder de bovenkant is aangebracht en welke op afstanden, niet groter dan 3,05 meter, van deugdelijke knieën of steunen tussen die verstijving en het dek is voorzien. Voor dwarshoofdplaten, welke beschermd zijn, kunnen deze eisen worden verminderd.

3. In het algemeen mag een opening in een vrijboorddek niet langer dan 30 percent van de scheepslengte of breder dan 60 percent van de scheepsbreedte zijn, terwijl het oppervlak over het algemeen niet groter mag zijn dan 15 percent van het oppervlak, verkregen door de lengte en de breedte van het schip met elkaar te vermenigvuldigen. Voor kleine schepen in zeer beperkt vaargebied kunnen deze percentages tot 33 onderscheidenlijk 70 en 22 worden vergroot.

Indien het om bijzondere redenen noodzakelijk is een opening in het vrijboorddek groter te maken, dan in de eerste zinsnede van dit lid is aangegeven, moeten zowel in het dwarsverband van het schip, als in de gebruikelijke omlijsting van de opening in het dek door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goed te keuren versterkingen worden aangebracht.

Artikel 13

Luiken

1. Luiken voor blootgestelde luikopeningen moeten deugdelijk zijn samengesteld en te allen tijde goed passend zijn. Indien zij van hout zijn vervaardigd, moet de dikte na afwerking ten minste 60 millimeter zijn voor een spanning van niet meer dan 1,52 meter. De breedte van elk draagvlak moet voor deze luiken ten minste 63 millimeter bedragen. Indien de spanning groter is dan 1,52 meter worden door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nadere voorschriften gegeven.

2. De einden van houten luiken moeten zijn voorzien van gegalvaniseerde stalen banden van, in verband met de afmetingen der luiken, voldoende breedte en dikte. Dit voorschrift is niet van toepassing op de schepen, bedoeld in de hoofdstukken II en III van bijlage VII van het Schepenbesluit.

3. Indien stalen luiken worden toegepast, moeten zij van gelijke sterkte zijn als voor houten luiken is voorgeschreven.

Artikel 14

Luikschilden langsmerkels

1. Indien houten luiken worden toegepast en voor de luikhoofden een hoogte van 61 centimeter is voorgeschreven, moeten de luikschilden en de langsmerkels de afmetingen hebben en op onderlinge afstanden liggen, als in tabel I is aangegeven.

2. Indien voor de luikhoofden een hoogte van 46 centimeter is voorgeschreven, moeten de luikschilden en de langsmerkels de afmetingen hebben en op onderlinge afstanden liggen, als in tabel II is aangegeven.

3. De versterkingshoekstalen aan de bovenkant van elk schild moeten over de gehele lengte van het schild doorlopen. Houten langsmerkels moeten op alle draagvlakken van staalbeslag zijn voorzien.

4. Indien stalen luiken worden toegepast moeten de afstanden, de afmetingen en de constructie van de luikschilden en de langsmerkels, welke ook één geheel met de luiken mogen uitmaken, aan de goedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden onderworpen.

Artikel 15

Stroppen of schoenen voor schilden

Stroppen of schoenen voor schilden en langsmerkels moeten van staal zijn; hun dikte moet ten minste 12,5 millimeter en de breedte van het draagvlak ten minste 75 millimeter bedragen.

Artikel 16

Schalmlippen

1. Sterke schalmlippen met een breedte van ten minste 63 millimeter moeten op afstanden van niet meer dan 61 centimeter van hart tot hart aan de luikhoofden worden aangebracht; de schalmlippen aan de einden mogen niet verder dan 15 centimeter van elke hoek van het hoofd zijn geplaatst.

De schalmlippen moeten van een goedgekeurd model zijn met een tapsheid ten opzichte van de luikhoofdplaat van 1 op 6. Bij toepassing van stalen keggen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijking toestaan.

2. Wanneer het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het aanwezig zijn van presennings bij de toepassing van stalen luiken niet nodig oordeelt, kan van het aanbrengen van schalmlippen worden afgezien.

Artikel 17

Schalmlatten en keggen

Schalmlippen en keggen moeten deugdelijk en in goede staat zijn.

De keggen moeten van daartoe geschikt hout volgens goedgekeurd model zijn vervaardigd en een tapsheid hebben van 1 op 6. Aan het dunste eind moet de dikte ten minste 13 millimeter bedragen. De toepassing van stalen keggen kan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden toegestaan.

Artikel 18

Voorziening van de luiken

1. Alle luikopeningen, waarvan het luikhoofd, krachtens artikel 12, lid 1, een hoogte van 61 centimeter moet hebben, moeten voorzien zijn van doeltreffende middelen om de luiken neer te drukken, nadat de presennings zijn aangebracht en geschalmd. Tot deze middelen worden ook stalen sluitbalken gerekend, mits deze deugdelijk en onafhankelijk van elkaar elke rij luiken neerdrukken.

2. Bij alle overige luikhoofden, welke op een blootgestelde plaats op het vrijboorddek of op een dek van de bovenbouw zijn aangebracht, moeten ringbouten of andere inrichtingen om sjorrings te bevestigen aanwezig zijn.

Indien de breedte van een luikhoofd groter is dan 60 percent van de breedte van het dek ter plaatse en volgens artikel 12 voor het hoofd een hoogte van 61 centimeter is voorgeschreven, moeten inrichtingen voor extra sjorrings zijn aangebracht, teneinde de luiken op hun plaats te houden nadat de presennings zijn vastgekegd.

3. Bij toepassing van stalen luiken moet de waterdichte afsluiting van blootgestelde luikopeningen op door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde wijze zijn verkregen.

Artikel 19

Luik- en andere hoofden, gelegen op het vrijboorddek binnen een bovenbouw, voorzien van middelen tot afsluiting, welke minder doeltreffend zijn dan die der eerste klasse

Luik-, kolenstort- en dergelijke openingen in het vrijboorddek binnen een bovenbouw, welke van de in artikel 45 bedoelde middelen tot afsluiting der tweede klasse zijn voorzien, moeten hoofden met een hoogte van ten minste 23 centimeter en inrichtingen tot sluiting van die openingen hebben, welke even doeltreffend zijn als die, vereist voor blootgestelde luikhoofden, waarvan de hoofden 46 centimeter hoog zijn.

Indien de middelen tot afsluiting minder doeltreffend zijn dan die der tweede klasse, moeten de luikopeningen hoofden hebben met een hoogte van ten minste 46 centimeter en middelen en inrichtingen tot sluiting van die openingen, even doeltreffend als die, welke voor blootgestelde luikhoofden worden geëist.

TABEL I **Hoogte der luikhoofden 61 centimeter**

Luikschilden en langsmerkels voor schepen met een lengte van 61 meter of meer [1])

Luikschilden

Wijdte der luikopening	Beslag	Luikschilden met langsmerkels			Luikschilden zonder langsmerkels	
		Afstand van hart tot hart			Afstand van hart tot hart	
		1,83 m	2,44 m	3,05 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm
3,05	75×75×10 HS	280× 7,5 P	305× 8 P	356× 8,5 P	230×11,5 BP	254×12,5 BP
3,66	75×75×10 HS	305× 8 P	356× 8,5 P	432× 9 P	280×12,5 BP	305×12,5 BP
4,27	75×75×10,5 HS	356× 8,5 P	432× 9 P	508× 9,5 P	305×12,5 BP	305× 8 P
4,88	90×75×10,5 HS	406× 9 P	483× 9,5 P	559× 9,5 P	305× 8 P	356× 8,5 P
5,49	100×75×11 HS	457× 9 P	533× 9,5 P	635×10 P	356× 8,5 P	406× 9 P
6,10	100×75×11 HS	508× 9,5 P	610×10 P	711×10,5 P	381× 8,5 P	457× 9 P
6,71	115×75×11,5 HS	559× 9,5 P	660×10,5 P	762×11 P	406× 9 P	483× 9 P
7,32	130×90×11,5 HS	584×10 P	711×10,5 P	813×11 P	432× 9 P	508× 9,5 P
7,93	140×90×12 HS	610×10 P	736×10,5 P	864×11,5 P	457× 9 P	533× 9,5 P
8,54	150×90×12,5 HS	635×10 P	787×11 P	915×12 P	483× 9,5 P	559× 9,5 P
9,14	150×90×13 HS	660×10,5 P	813×11 P	965×12 P	508× 9,5 P	584×10 P

HS = Hoekstaal; BP = Bulbplaat; P = Plaat.

[1]) In schepen, welker lengte 30,50 meter niet te boven gaat, mag de hoogte van uit plaat en hoekstalen samengestelde schilden 60 percent van de hierboven vermelde hoogten bedragen; de hoogten van schilden en langsmerkels, welke uit bulbplaat en gewoon hoekstaal zijn samengesteld, mogen 80 percent bedragen van de hierboven vermelde hoogten; de dikten van platen, hoekstalen en bulbplaten moeten overeenkomen met de dikten, die in de tabel voor de gereduceerde hoogten, doch met een minimum van 7,5 millimeter, zijn aangegeven; de hoogten en breedten van houten langsmerkels mogen 80 percent bedragen van die, welke in de tabellen voor zijmerkels zijn aangegeven, doch de middenmerkels mogen niet smaller zijn dan 165 millimeter. In schepen met een lengte tussen 30,50 en 61 meter moeten de afmetingen van de schilden en langsmerkels door interpolatie worden bepaald.

Lengte van langs-merkels	Beslag	Stalen middenmerkels (Bulbplaat)			Stalen zijmerkels (Bulbhoekstaal)		
		Afstand van hart tot hart			Afstand van hart tot hart		
		0,91 m	1,22 m	1,52 m	0,91 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9	165 × 9,5	180 × 9,5	150 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11	230 × 11	180 × 90 × 10,5	200 × 75 × 11	225 × 90 × 11
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5	240 × 12,5	280 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5

Lengte van langs-merkels	Houten middenmerkels						Houten zijmerkels					
	Afstand van hart tot hart						Afstand van hart tot hart					
	0,91 m		1,22 m		1,52 m		0,91 m		1,22 m		1,52 m	
	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	230

H = Hoogte; B = Breedte.

De hoogte der schilden wordt in het midden van hun lengte en van de bovenkant van het bovenste daarop geklonken hoekstaal tot de onderkant gemeten. De hoogte der langsmerkels wordt van de onderzijde der luiken tot de onderkant gemeten. Voor tussengelegen lengten en afstanden worden de afmetingen door interpolatie bepaald. Indien platen zijn voorgeschreven, moeten twee hoekstalen van het profiel, als voor het beslag is aangegeven, aan de bovenkant en aan de onderkant van het schild worden aangebracht. Indien bulbplaten zijn voorgeschreven, moeten twee hoekstalen aan de bovenkant van het schild of de merkel worden aangebracht. Indien bulbhoekstalen zijn voorgeschreven, moet één hoekstaal van een profiel, als voor het beslag is aangegeven, tegen de bovenkant van het profiel worden aangebracht. Indien de voorgeschreven flenzen van een hoekstaal verschillende afmetingen hebben, moet de grootste flens horizontaal zijn.

TABEL II **Hoogte der luikhoofden 46 centimeter**

Luikschilden en langsmerkels voor schepen met een lengte van 61 meter of meer [1])

Luikschilden

Wijdte der luikopening	Beslag	Luikschilden met langsmerkels			Luikschilden zonder langsmerkels	
		Afstand van hart tot hart			Afstand van hart tot hart	
		1,83 m	2,44 m	3,05 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm
3,05	75×75×10 HS	241×11,5 BP	267×12,5 BP	292×13 BP	203×10 BP	225×11 BP
3,66	75×75×10 HS	280×12,5 BP	280× 7,5 P	330× 8,5 P	230×11 BP	254×12,5 BP
4,27	75×75×10,5 HS	280× 7,5 P	330× 8 P	381× 8,5 P	254×12,5 BP	292×12,5 BP
4,88	90×75×10,5 HS	305× 8 P	381× 8,5 P	432× 9 P	280× 7,5 P	280× 7,5 P
5,49	100×75×11 HS	356× 8,5 P	432× 9 P	483× 9,5 P	280× 7,5 P	305× 8 P
6,10	100×75×11 HS	406× 9 P	483× 9,5 P	533× 9,5 P	305× 8 P	305× 8,5 P
6,71	115×75×11,5 HS	432× 9 P	508× 9,5 P	584×10 P	318× 8 P	356× 8,5 P
7,32	130×90×11,5 HS	457× 9 P	533× 9,5 P	635×10 P	330× 8,5 P	368× 8,5 P
7,93	140×90×12 HS	483× 9,5 P	559× 9,5 P	660×10,5 P	344× 8,5 P	381× 8,5 P
8,54	150×90×12,5 HS	508× 9,5 P	584×10 P	686×10,5 P	356× 8,5 P	406× 9 P
9,14	150×90×13 HS	533× 9,5 P	610×10 P	711×10,5 P	381× 8,5 P	432× 9 P

HS = Hoekstaal; BP = Bulbplaat; P = Plaat.

[1]) In schepen ,welker lengte 30,50 meter niet te boven gaat, mag de hoogte van uit plaat en hoekstalen samengestelde schilden 60 percent van de hierboven vermelde hoogten bedragen; de hoogten van schilden en langsmerkels, welke uit bulbhoekstaal en gewoon hoekstaal zijn samengesteld, mogen 80 percent bedragen van de hierboven vermelde hoogten; de dikten van platen, hoekstalen of bulbplaten moeten overeenkomen met de dikten, die in de tabel voor de gereduceerde hoogten, doch met een minimum van 7,5 millimeter, zijn aangegeven; de hoogten en breedten van houten langsmerkels mogen 80 percent bedragen van die, welke in de tabellen voor zijmerkels zijn aangegeven, doch de middenmerkels mogen niet smaller zijn dan 165 millimeter. In schepen met een lengte tussen 30,50 en 61 meter moeten de afmetingen van de schilden en langsmerkels door interpolatie worden bepaald.

Lengte van langs-merkels	*Beslag*	*Stalen middenmerkels (Bulbplaat)* Afstand van hart tot hart			*Stalen zijmerkels (Bulbhoekstaal)* Afstand van hart tot hart		
		0,91 m	1,22 m	1,52 m	0,91 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
1,83	65×65×9	130× 8,5	140× 8,5	150× 9	130×75× 8,5	140×75× 8,5	150×75× 9
2,44	65×65×9,5	150× 9,5	180×10	190×10,5	150×75× 9,5	180×75×10	190×90×10,5
3,05	65×65×10	180×11	200×11,5	230×12,5	180×75×11	200×90×11,5	230×90×12,5

Lengte van langs-merkels	Houten middenmerkels Afstand van hart tot hart						Houten zijmerkels Afstand van hart tot hart					
	0,91 m		1,22 m		1,52 m		0,91 m		1,22 m		1,52 m	
	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

H = Hoogte; B = Breedte.

De hoogte der schilden wordt in het midden van hun lengte en van de bovenkant van het bovenste daarop geklonken hoekstaal tot de onderkant gemeten. De hoogte der langsmerkels wordt van de onderzijde der luiken tot de onderkant gemeten. Voor tussengelegen lengten en afstanden worden de afmetingen door interpolatie bepaald. Indien platen zijn voorgeschreven, moeten twee hoekstalen van het profiel, als voor het beslag is aangegeven, aan de bovenkant en aan de onderkant van het schild worden aangebracht. Indien bulbplaten zijn voorgeschreven, moeten twee hoekstalen aan de bovenkant van het schild of de merkel worden aangebracht. Indien bulbhoekstalen zijn voorgeschreven moet één hoekstaal van een profiel als voor het beslag is aangegeven, tegen de bovenkant van het profiel worden aangebracht. Indien de voorgeschreven flenzen van een hoekstaal verschillende afmetingen hebben, moet de grootste flens horizontaal zijn.

Artikel 20

Openingen boven de voortstuwingsafdeling op blootgestelde plaatsen op vrijboorddekken en verhoogde halfdekken

1. Openingen boven de voortstuwingsafdeling op blootgestelde plaatsen op vrijboorddekken en verhoogde halfdekken, moeten rondom behoorlijk versterkt en op doeltreffende wijze door stalen schachten van voldoende sterkte omsloten zijn. Indien deze schachten niet door andere constructies beschermd zijn, moet de sterkte aan bijzondere eisen voldoen. Deuren in zulke schachten moeten van staal vervaardigd, op doeltreffende wijze verstijfd, blijvend bevestigd en ingericht zijn om van beide zijden geopend en gesloten te kunnen worden. De drempels van de openingen moeten een hoogte van ten minste 61 centimeter boven het vrijboorddek of van ten minste 46 centimeter boven het verhoogd halfdek hebben.

2. Hoofden van luchtroosters boven ketelruimen, van schoorstenen en van luchtkokers moeten zo hoog boven het dek zijn als redelijk en praktisch is. De luchtroosters moeten van sterke scharnierende stalen luiken zijn voorzien.

Artikel 21

Openingen boven de voortstuwingsafdeling op blootgestelde plaatsen op dekken van de bovenbouw met uitzondering van verhoogde halfdekken

1. Openingen boven de voortstuwingsafdeling op blootgestelde plaatsen op dekken van de bovenbouw, met uitzondering van verhoogde halfdekken, moeten rondom behoorlijk versterkt en op doeltreffende wijze door stalen schachten van voldoende sterkte omsloten zijn. Deuren in zulke schachten moeten van sterke constructie, blijvend bevestigd en ingericht zijn om van beide zijden geopend en gesloten te kunnen worden. De drempels van de openingen moeten een hoogte van ten minste 38 centimeter boven het dek van de bovenbouw hebben.

2. Hoofden van luchtroosters boven ketelruimen, van schoorstenen en van luchtkokers, moeten zo hoog boven het dek zijn, als redelijk en praktisch is. De luchtroosters moeten van sterke scharnierende stalen luiken zijn voorzien.

Artikel 22

Openingen boven de voortstuwingsafdeling in het vrijboorddek binnen een bovenbouw, welke voorzien is van middelen tot afsluiting, die minder doeltreffend zijn dan die der eerste klasse

Openingen boven de voortstuwingsafdeling in het vrijboorddek binnen een bovenbouw, welke voorzien is van middelen tot afsluiting, die minder doeltreffend zijn dan die der eerste klasse, moeten rondom behoorlijk versterkt en op doeltreffende wijze door stalen schachten omsloten zijn. Deuren in zulke schachten moeten van sterke constructie, blijvend bevestigd en ingericht zijn om van beide zijden geopend en gesloten te kunnen worden. De drempels van de openingen moeten, indien de bovenbouw door middelen tot afsluiting der tweede klasse wordt gesloten, een hoogte van ten minste 23 centimeter boven het dek en, indien de middelen tot afsluiting minder doeltreffend zijn dan die der tweede klasse, een hoogte van ten minste 38 centimeter boven het dek hebben.

Artikel 23

Verzonken kolenstortgatranden mogen slechts in dekken van de bovenbouw worden aangebracht. Zij moeten, evenals de deksels, van ijzer of staal vervaardigd, van voldoende sterkte zijn en voor schroef- of bajonetsluiting zijn ingericht. Het deksel moet door een ketting blijvend bevestigd zijn. De plaatsing van verzonken kolenstortgatranden op het vrijboorddek van kleine schepen voor bijzondere vaargebieden en van sleepboten, kan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden toegestaan.

Verzonken kolenstortgatranden en deksels

Artikel 24

Toegangskappen op blootgestelde plaatsen op het vrijboorddek en op het dek van een gesloten bovenbouw moeten van stevige constructie zijn. De drempels van de deuropeningen moeten zo hoog zijn als voor luikhoofden is voorgeschreven (artikelen 12 en 19). De deuren moeten van sterke constructie zijn en ingericht zijn om van beide zijden geopend en gesloten te kunnen worden. Indien de toegangskap binnen een vierde van de scheepslengte van de voorsteven is gelegen, moet zij van staal vervaardigd en aan de dekbeplating geklonken, of door middel van een electrische las verbonden zijn.

Toegangskappen

Artikel 25

Luchtkokers, in verbinding met ruimten onder het vrijboorddek of onder het dek van een bovenbouw, welke geheel gesloten is of welks openingen voorzien zijn van middelen tot afsluiting der eerste klasse, moeten stevige stalen potten hebben, die door klinknagels met een steek van vier diameters, hart op hart gemeten, of door even deugdelijke middelen aan het dek zijn verbonden. De dekbeplating, waarop de pot is bevestigd, moet tussen de dekbalken voldoende zijn verstijfd. De luchtkokerpotten moeten van doeltreffende middelen tot afsluiting zijn voorzien. Indien luchtkokers op het vrijboorddek of binnen een vierde van de scheepslengte van de voorsteven op het dek van een bovenbouw zijn gelegen en hun middelen tot afsluiting van tijdelijke aard zijn, moeten de luchtkokerpotten een hoogte van ten minste 92 centimeter hebben. Op andere blootgestelde plaatsen op de bovenbouw moeten zij een hoogte van ten minste 76 centimeter hebben. Indien een luchtkokerpot hoger is dan 92 centimeter, moet hij bijzonder gesteund en bevestigd zijn.

Luchtkokers op blootgestelde plaatsen op vrijboord- en bovenbouwdekken

Artikel 26

Indien luchtpijpen van ballast- en andere tanks boven het vrijboorddek of het dek van de bovenbouw uitsteken, moeten de blootgestelde delen van die pijpen van voldoende sterkte zijn. De hoogte van de opening boven het dek moet in kuilen op het vrijboorddek

Luchtpijpen

ten minste 92 centimeter, op een verhoogd halfdek ten minste 76 centimeter en op het dek van een ander soort bovenbouw ten minste 46 centimeter zijn. Voor afsluiting van deze luchtpijpen moeten voldoende middelen aanwezig zijn. Deze middelen moeten aan de luchtpijpen zijn verbonden.

C. *Openingen in het scheepsboord*

Artikel 27

Toegangs-, laad- en kolenpoorten, enz.

Openingen in het scheepsboord onder het vrijboorddek als toegangs-, laad- en kolenpoorten en dergelijke moeten voorzien zijn van waterdichte deuren of deksels, welke evenals de middelen om deze af te sluiten, van voldoende sterkte moeten zijn.

Artikel 28

Spuipijpen en afvoerpijpen voor sanitaire doeleinden

De door het scheepsboord gaande afvoerpijpen van ruimten onder het vrijboorddek moeten voorzien zijn van doeltreffende middelen ter voorkoming van het binnendringen van water. Deze middelen tot afsluiting moeten bereikbaar zijn. Elke afzonderlijke uitlaatopening moet zijn voorzien van een terugslagklep met een inrichting, door middel waarvan de klep in gesloten toestand rechtstreeks van een plaats boven het vrijboorddek kan worden geborgd, dan wel van twee terugslagkleppen zonder zulk een inrichting, mits de bovenste klep zo gelegen is, dat zij gedurende de normale dienst kan worden nagezien. De rechtstreeks geborgde klep moet gemakkelijk bereikbaar zijn en voorzien zijn van een inrichting, welke aanwijst of de klep open, dan wel gesloten is. De kleppen mogen, indien zij tegen het scheepsboord zijn geplaatst, niet van gegoten ijzer vervaardigd zijn. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan overeenkomstige voorschriften geven voor uitlaatpijpen van ruimten binnen een gesloten bovenbouw.

Indien spuipijpen zijn aangebracht in een bovenbouw, welke niet is voorzien van middelen tot afsluiting der eerste klasse, moeten zij zodanig zijn ingericht, dat door deze pijpen geen water onder het vrijboorddek kan binnendringen.

Artikel 29

Patrijspoorten en vaste lichtranden

1. Patrijspoorten en vaste lichtranden in ruimten onder het vrijboorddek of in ruimten onder een dek van een bovenbouw, welke door middelen tot afsluiting der eerste en tweede klasse worden gesloten, moeten aan de binnenzijde voorzien zijn van scharnierende blinden, welke deugdelijk en waterdicht kunnen worden gesloten. Indien echter zulke ruimten in de bovenbouw bestemd zijn voor passagiers, met uitzondering van tussendekspassagiers, of voor de

bemanning, mogen de patrijspoorten en vaste lichtranden voorzien zijn van wegneembare blinden, welke in de onmiddellijke nabijheid van de patrijspoorten worden geborgen, mits deze laatste te allen tijde gedurende de reis gemakkelijk te bereiken zijn.

2. De patrijspoorten, vaste lichtranden en blinden moeten van deugdelijke en goedgekeurde constructie zijn.

Artikel 30

Verschansing of relingwerk

Een verschansing van goede constructie of deugdelijk relingwerk moet op alle blootgestelde gedeelten van vrijboord- en bovenbouwdekken worden aangebracht.

Artikel 31

Waterloospoorten

1. Indien ter plaatse van een kuil op aan weer en wind blootgestelde gedeelten van vrijboord- of bovenbouwdekken een verschansing is aangebracht, moet voldoende gelegenheid tot lozing van water bestaan. Het totale oppervlak der waterloospoorten moet in elk scheepsboord voor elke kuil op het vrijboorddek of op een verhoogd halfdek ten minste gelijk zijn aan dat, volgens onderstaande tabel. Het totale oppervlak der waterloospoorten voor elke kuil op andere dekken van de bovenbouw moet ten minste de helft van het in de tabel gegeven oppervlak bedragen. Indien de lengte van de kuil 0,7 der scheepslengte overschrijdt, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een afwijking van de schaal toestaan.

Op schepen met een zeeg, welke kleiner is dan de standaardzeeg, moet het oppervlak der waterloospoorten op passende wijze worden vergroot.

Lengte der verschansing aan één zijde in de kuilen in meters	Totaal oppervlak der waterloospoorten in elk boord in vierkante meters
4	0,726
6	0,787
8	0,848
10	0,909
12	0,969
14	1,030
16	1,092
18	1,152
20 en meer	1,214 vermeerderd met 0,061 vierkante meter voor elke meter, welke de lengte der verschansing groter dan 20 meter is.

2. De onderkanten van de waterloospoorten moeten zo dicht mogelijk boven het dek liggen en bij voorkeur niet hoger dan de bovenkant van het stringerhoekstaal. Twee derde van het voorgeschreven oppervlak der waterloospoorten moet in die helft van de kuil zijn aangebracht, welke het dichtst bij het midden der scheepslengte is gelegen.

3. Waterloospoorten en dergelijke openingen in de verschansing moeten door rasterwerk of door staven met een onderlinge afstand van 23 centimeter worden beschermd.Indien kleppen zijn aangebracht, moet voor ruime speling gezorgd worden, teneinde klemmen te vermijden. De scharnieren moeten van koperen pennen zijn voorzien.

D. *Bescherming van de bemanning*

Artikel 32

Loopbruggen, enz.

1. Loopbruggen, handleiders of andere afdoende middelen moeten ter bescherming van de bemanning bij het gaan naar. of het komen van hun logiezen zijn aangebracht.

Sterkte dekhuizen

2. De sterkte van de dekhuizen voor het onderbrengen van de bemanning op gladdekschepen moet gelijkwaardig zijn aan die, welke voor de schotten van de bovenbouw wordt vereist.

HOOFDSTUK III

Uitwatering van stoom- en motorschepen

A. *Algemeen*

Artikel 33

Lengte (L)

De lengte (L), welke in deze bijlage voor de bepaling van het minimum vrijboord wordt gebruikt, is de lengte in meters op de lastlijn bij zomeruitwatering van de voorzijde van de voorsteven tot de achterzijde van de roersteven. Bij ontstentenis van een roersteven wordt de lengte gemeten van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning. Bij schepen met een kruiserachterschip rekent men de lengte gelijk aan 96 percent van de lengte op de lastlijn bij zomeruitwatering, dan wel aan de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning, indien deze laatste lengte groter is.

Artikel 34

Breedte (B)

De breedte (B) is de grootste breedte in meters, midscheeps gemeten op de buitenkant der spanten bij stalen schepen en op de buitenkant der huidbeplanking bij houten en composiet schepen.

Artikel 35

Holte naar de mal

De holte naar de mal is de vertikale afstand in meters midscheeps gemeten van de lijn van onderkant spanten tot de bovenkant van de balken van het vrijboorddek in de zijde. Bij houten en composiet schepen wordt de afstand gemeten van de onderkant der sponning van de kiel. Indien de vorm in het onderste gedeelte van het grootspant hol verloopt of indien dikke zandstroken zijn aangebracht, wordt de holte gemeten van het punt, waar de lijn, welke van het vlakke deel van het scheepsvlak naar het middenvlak wordt doorgetrokken, de zijde van de kiel snijdt.

Artikel 36

Holte voor de berekening van het vrijboord (D)

1. De holte (D), welke bij het bepalen van het minimum vrijboord volgens de artikelen 68 en 76 wordt gebruikt en in meters wordt uitgedrukt, is:

(*a*) Voor een geheel stalen dek de holte naar de mal, vermeerderd met de dikte van de stringerplaat en met $\frac{T\ (L-S)}{L}$, waarin T de naar het oppervlak gemiddelde dikte van een aanwezige bedekking van het blootgestelde dek vrij van de openingen in het dek is en S de totale lengte van de bovenbouw als aangegeven in artikel 41;

(*b*) Voor een houten dek met een stringerplaat en schaarstokken de holte naar de mal, vermeerderd met de dikte van de stringerplaat, of met $\frac{T\ (L-S)}{L}$, indien dit laatste groter is.

2. Indien het bovendeel van het scheepsboord een ongewone vorm heeft, neemt men voor D de holte van een denkbeeldig grootspant met verticaal bovendeel van het boord en met een standaarddekrondte, waarbij het oppervlak van het bovenste gedeelte der dwarsdoorsnede gelijk is aan dat van het bovengedeelte van het werkelijke grootspant. Indien een terugwijking of verspringing in het bovendeel van het boord (zoals bij torendekschepen) voorkomt, wordt 70 percent van de doorsnede boven de terugwijking of verspringing bij de bepaling van het oppervlak der gelijkwaardige doorsnede medegerekend.

3. Indien D kleiner is dan $\frac{L}{15}$, mag de holte, welke in verband met de tabel in artikel 68 of in artikel 76 wordt gebruikt, niet kleiner dan $\frac{L}{15}$ worden genomen, tenzij het een schip betreft met een gesloten bovenbouw, welke over tenminste 0,6 L het middengedeelte der lengte bedekt, dan wel een schip met een gesloten koffervormig

dekhuis (trunk) of een schip met een samenstel van waterdicht gesloten gedeelten bovenbouw en een trunk, dat van voor tot achter doorloopt.

Artikel 37

Volheidscoëfficient (c)

De volheidscoëfficient (c), welke bij het bepalen van het minimum vrijboord volgens de artikelen 68 en 76 wordt gebruikt, wordt uitgedrukt door:

$$c = \frac{\triangle}{1{,}025\ L.\ B.\ d_1}$$

waarin $\triangle$ de waterverplaatsing in zeewater naar de mal in tonnen voorstelt (schroefasuitbouwsels niet medegerekend) bij een gemiddelde diepgang zonder kiel d_1, welke 85 percent van de holte naar de mal bedraagt. De coëfficient c mag niet kleiner dan 0,68 worden genomen.

Artikel 38

Sterkte

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie beoordeelt de sterkte der schepen in verband met het daarvoor vast te stellen minimum vrijboord. Schepen, welke voldoen aan de hoogste standaard van de voorschriften van een der erkende particuliere onderzoekingsbureaux, worden als voldoende sterk beschouwd voor de toekenning van het minimum vrijboord, dat krachtens deze bijlage wordt bepaald.

2. Aan schepen, welke niet voldoen aan de hoogste standaard van de voorschriften van een erkend particulier onderzoekingsbureau, kent het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een vergroot minimum vrijboord toe.

Als richtsnoer kan daarbij het volgende dienen:

(a) Materialen.

De weerstandsmomenten zijn vastgesteld in de veronderstelling, dat voor de constructie gebruik is gemaakt van vloei-ijzer, verkregen door het „open haard" proces (zuur of basisch) van de soort St.41, als bedoeld in Normaalblad N 702, vastgesteld door de Hoofdcommissie voor de Normalisatie in Nederland;

(b) Sterktedek.

Het sterktedek is het bovenste dek, dat ten minste over de halve lengte midscheeps behoort tot en een integrerend deel uitmaakt van de langsscheepse verbanddelen van het schip;

(c) Holte tot sterktedek (Ds).

De holte tot het sterktedek is de verticale afstand in meters, midscheeps gemeten van de lijn van onderkant spanten tot de bovenkant van de dekbalk van het sterktedek in de zijde;

(d) Diepgang (d).

De diepgang is de verticale afstand in meters, midscheeps gemeten van de lijn van onderkant spanten tot het middelpunt van de cirkel van het uitwateringsmerk;

(e) Weerstandsmoment voor langsscheepse sterkte.

Het weerstandsmoment voor langsscheepse sterkte $\frac{I}{y}$ is het traagheidsmoment I van het grootspant ten opzichte van de neutrale as, gedeeld door de afstand y, gemeten van de neutrale as tot de bovenkant van de dekbalk van het sterktedek in de zijde. Het wordt berekend ter plaatse van de dekopeningen, doch zonder aftrek van nagelgaten.

De doorsneden van het materiaal worden berekend in vierkante millimeters en de afstanden in meters. Onder het sterktedek worden alle doorlopende langsverbanddelen medegerekend, met uitzondering van die delen van onderdeklangsdragers, welke slechts dienen voor ondersteuning. Boven het sterktedek worden slechts het stringerhoekstaal en het bovengedeelte van de berghoutsgang in rekening gebracht.

Het vereiste weerstandsmoment voor langsscheepse sterkte van de werkelijke doorsnede wordt uitgedrukt door f.d.B., waarin f een factor is, die verkregen wordt uit de volgende tabel.

L in meters	f	L in meters	f
30	3 777	108	19 386
36	4 193	114	21 232
42	4 892	120	23 106
48	5 622	126	25 051
54	6 532	132	27 031
60	7 470	138	29 146
66	8 669	144	31 268
72	9 920	150	33 480
78	11 253	156	35 770
84	12 774	162	38 063
90	14 335	168	40 414
96	15 897	174	42 868
102	17 615	180	45 368

Voor tussenliggende lengten wordt de waarde van f door interpolatie bepaald.

De formule is van toepassing, wanneer L niet groter is dan 180 meter, B noch kleiner is dan de waarde $\frac{L}{10} + 1{,}52$, noch groter dan $\frac{L}{10} + 6{,}10$ en $\frac{L}{Ds}$ noch kleiner is dan 10, noch groter dan 13,5;

(f) Weerstandsmoment van het spant.

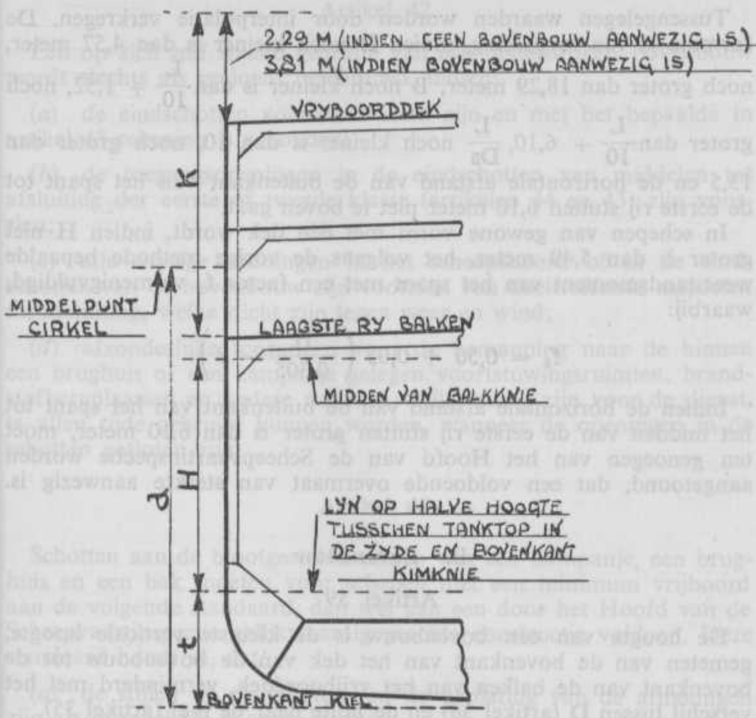
Voor de berekening van het weerstandsmoment van de doorsnede van een spant wordt met het oog op het verkrijgen van vergelijkbare waarden voor eventuele vormverandering aangenomen, dat het bestaat uit een spanthoekstaal en een keerspanthoekstaal, welke van dezelfde afmetingen en dikte zijn. Het weerstandsmoment $\frac{I}{y}$ van het spant op de halve lengte van het schip onder de onderste rij balken is het traagheidsmoment I van de spantdoorsnede ten opzichte van de neutrale as, gedeeld door de grootste afstand y. gemeten van die as en berekend zonder aftrek van nagel- en boutgaten. Het weerstandsmoment wordt in kubieke centimeters uitgedrukt.

Het als minimum voorgeschreven weerstandsmoment van het spant wordt aangeduid door

$$\frac{s\ (d-t)\ (f_1+f_2)}{1000};$$

s is de spantstand en t de verticale afstand van de bovenkant van de kiel tot een punt, dat gelegen is midden tussen de bovenkant van de dubbele bodem in de zijde en de bovenkant van de kimknieplaat, beide in meters gemeten (zie afbeelding 2). Indien er geen dubbele bodem is, wordt t gemeten tot een punt, dat gelegen is midden tussen de bovenkant van de vrang in het midden en de bovenkant van de vrang in de zijde.

f_1 is een coëfficient, afhankelijk van H, welke laatste grootheid in schepen met een dubbele bodem de verticale afstand in meters is van het midden van de balkknie van de onderste rij balken in de zijde tot een punt, dat gelegen is midden tussen de bovenkant van de dubbele bodem in de zijde en de bovenkant van de kimknieplaat (zie afbeelding 2). Indien er geen dubbele bodem is, wordt H gemeten tot een punt, dat gelegen is midden tussen de bovenkant van de vrang in het midden en de bovenkant van de vrang in de zijde. Indien het spant aan de scheepsvorm een grotere sterkte ontleent, moet hiermede bij de bepaling van de waarde van f_1 rekening worden gehouden.



Afbeelding 2

f_2 is een coëfficient, afhankelijk van K, welke laatste grootheid de verticale afstand in meters is van de bovenkant der onderste rij balken tot een punt, dat 2,29 meter boven het vrijboorddek in de zijde ligt, of indien er een bovenbouw is, tot een punt, dat 3,81 meter boven het vrijboorddek in de zijde is gelegen (zie afbeelding 2).

De waarden van f_1 en f_2 worden uit de volgende tabellen verkregen.

H in meters	0	2,1	2,7	3,3	3,9	4,5	5,1	5,7	6,3	6,9	7,5
f_1	19050	23218	26234	31290	39355	49551	60877	74144	88564	104891	121552

K in meters	0	1,5	3,0	4,5	6,0	7,5	9,0	10,5	12,0
f_2	0	1042	2084	4133	6217	9275	13358	18467	24600

Tussengelegen waarden worden door interpolatie verkregen. De formule is van toepassing, indien D noch kleiner is dan 4,57 meter, noch groter dan 18,29 meter, B noch kleiner is dan $\frac{L}{10} + 1{,}52$, noch groter dan $\frac{L}{10} + 6{,}10$, $\frac{L}{Ds}$ noch kleiner is dan 10, noch groter dan 13,5 en de horizontale afstand van de buitenkant van het spant tot de eerste rij stutten 6,10 meter niet te boven gaat.

In schepen van gewone vorm met één dek wordt, indien H niet groter is dan 5,49 meter, het volgens de vorige methode bepaalde weerstandsmoment van het spant met een factor f_3 vermenigvuldigd, waarbij:

$$f_3 = 0{,}50 + 0{,}05 \left(\frac{H}{0{,}305} - 8 \right)$$

Indien de horizontale afstand van de buitenkant van het spant tot het midden van de eerste rij stutten groter is dan 6,10 meter, moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden aangetoond, dat een voldoende overmaat van sterkte aanwezig is.

B. *Bovenbouw*

Artikel 39

Hoogte van de bovenbouw

De hoogte van een bovenbouw is de kleinste verticale hoogte, gemeten van de bovenkant van het dek van de bovenbouw tot de bovenkant van de balken van het vrijboorddek, verminderd met het verschil tussen D (artikel 36) en de holte naar de mal (artikel 35).

Artikel 40

Standaardhoogte van de bovenbouw

De standaardhoogte van een verhoogd halfdek is 0,91 meter voor schepen met een lengte van 30,50 meter en kleiner, 1,22 meter voor schepen met een lengte van 76,20 meter en 1,83 meter voor schepen met een lengte van 122 meter en groter. De standaardhoogte voor elk ander type van bovenbouw is 1,83 meter voor schepen met een lengte van 76,20 meter en kleiner en 2,29 meter voor schepen met een lengte van 122 meter en groter. De standaardhoogte voor tussengelegen lengten wordt door interpolatie verkregen.

Artikel 41

Lengte van de bovenbouw (S)

De lengte van de bovenbouw (S) is de som van de gemiddelde lengten van overdekte delen van de bovenbouw, welke zich van boord tot boord uitstrekken, voorzover zij binnen lijnen liggen, loodrecht getrokken op de uiteinden van de lastlijn, zoals deze volgens artikel 33 worden bepaald.

Artikel 42

Een op zich zelf staand gedeelte van een onderbroken bovenbouw wordt slechts als gesloten beschouwd, indien: Gesloten bovenbouw

(*a*) de eindschotten voldoende sterk zijn en met het bepaalde in artikel 43 rekening is gehouden;

(*b*) de toegangsopeningen in de eindschotten van middelen tot afsluiting der eerste of tweede klasse (artikelen 44 en 45) zijn voorzien;

(*c*) alle overige openingen in het scheepsboord of in de eindschotten van de bovenbouw zijn voorzien van doeltreffende middelen tot afsluiting, welke dicht zijn tegen weer en wind;

(*d*) afzonderlijke toegangen voor de bemanning naar de binnen een brughuis of een kampanje gelegen voortstuwingsruimten, brandstofbergplaatsen en andere ruimten, welke nodig zijn voor de dienst, te allen tijde gebruikt kunnen worden, wanneer de openingen in de schotten gesloten zijn.

Artikel 43

Schotten aan de blootgestelde einden van een kampanje, een brughuis en een bak moeten voor schepen met een minimum vrijboord aan de volgende standaard, dan wel aan een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gelijkwaardig geachte constructie voldoen. Deze standaard houdt in, dat: Schotten van de bovenbouw

(*a*) de stijlen op de schotten en de beplating van de afmetingen zijn als in tabel III is aangegeven;

(*b*) de onderlinge afstand van de stijlen 0,76 meter is;

(*c*) de einden der stijlen op de schotten aan de voorzijde van de kampanje en van het brughuis deugdelijk met de dekken zijn verbonden;

(*d*) de stijlen op de schotten aan de achterzijde van het brughuis en van de bak over de gehele hoogte tussen de randhoekstalen der schotten doorlopen.

TABEL III

Blootgestelde schotten van een bovenbouw met standaardhoogte

Schotten aan de voorzijde van een brughuis, onbeschermde schotten van een kampanje met een lengte van 0,4 L of groter		Schotten van een kampanje, welke gedeeltelijk is beschermd of een geringere lengte heeft dan 0,4 L		Schotten aan de achterzijde van een brughuis of bak	
Scheepslengte in meters	Stijlen van bulbhoekstaal in millimeters	Scheepslengte in meters	Stijlen van gewoon hoekstaal in millimeters	Scheepslengte in meters	Stijlen van gewoon hoekstaal in millimeters
Kleiner dan 48,80	140×75× 7,5	Kleiner dan 45,75	75×65× 7,5	Kleiner dan 45,75	65×65× 6,5
48,80	150×75× 8	45,75	90×65× 8	45,75	75×65× 7
61,00	165×75× 8,5	61,00	100×75× 8,5	76,25	90×75× 7,5
73,20	180×75× 9	76,25	115×75× 9	106,75	100×75× 8
85,40	190×75× 9,5	91,50	130×75× 9,5		
97,60	205×75×10	106,75	140×75×10,5		
109,80	215×75×10,5	122,00	150×75×11		
122,00	230×75×11	137,25	165×90×11,5		
134,20	240×90×11,5	152,50	180×90×12		
146,40	255×90×12	167,75	180×90×12,5		
158,60	265×90×12,5				
170,80	280×90×13				

Scheepslengte in meters	Schotbeplating in millimeters	Scheepslengte in meters	Schotbeplating in millimeters	Scheepslengte in meters	Schotbeplating in millimeters
61 en kleiner	7,5	48,80 en kleiner	6	48,80 en kleiner	5
115,80 en groter	11	122 en groter	9,5	122 en groter	7,5

Voor schepen met een tussengelegen lengte moet de dikte der schotbeplating door interpolatie worden verkregen.

C. *Inrichtingen om toegangsopeningen in eindschotten van op zich zelf staande gedeelten van een onderbroken bovenbouw af te sluiten*

Artikel 44

Middelen tot afsluiting der eerste klasse

De middelen tot afsluiting der eerste klasse van toegangsopeningen in eindschotten van de op zich zelf staande gedeelten van een onderbroken bovenbouw, moeten van ijzer of staal, blijvend en stevig aan het schot bevestigd, ingeraamd, verstijfd en zodanig aangebracht zijn, dat het gehele samenstel even sterk is alsof geen opening in het schot aanwezig was. Zij moeten, wanneer zij gesloten zijn, dicht zijn tegen weer en wind. De sluitinrichting voor deze middelen tot afsluiting moet blijvend aan het schot of aan de middelen tot afsluiting zelve

zijn bevestigd en deze sluitinrichting moet zodanig zijn, dat deze middelen aan beide zijden van het schot of van het dek er boven geopend en gesloten kunnen worden. De drempels van de toegangsopeningen moeten ten minste 38 centimeter boven het dek reiken.

Artikel 45

Middelen tot afsluiting der tweede klasse

De middelen tot afsluiting der tweede klasse voor de in artikel 44 bedoelde openingen, moeten zijn:

(a) hetzij scharnierende hardhouten deuren met stevig regelwerk, welke deuren niet breder dan 76 centimeter en niet dunner dan 50 millimeter mogen zijn;

(b) hetzij losse planken, welke over de volle hoogte van de opening tussen op het schot geklonken kanaalijzers zijn gevat, waarbij deze planken niet dunner dan 50 millimeter mogen zijn, indien de wijdte van de opening 76 centimeter of minder bedraagt, terwijl de dikte der planken in reden van 25 millimeter voor elke vermeerdering in wijdte van 38 centimeter moet worden vergroot;

(c) hetzij even doeltreffende wegneembare platen.

D. *Inrichtingen tot het afsluiten van openingen in dekken van de bovenbouw, door tijdelijke middelen*

Artikel 46

Tijdelijke middelen tot afsluiting van openingen in het dek van de bovenbouw

Tijdelijke middelen tot het afsluiten van in de hartlijn gelegen openingen in het dek van een gesloten bovenbouw moeten bestaan uit:

(a) een stalen hoofd, dat deugdelijk aan het dek is geklonken en een hoogte boven het dek heeft, welke niet geringer is dan 23 centimeter;

(b) luiken, als aangegeven in artikel 13, welke bevestigd worden door sjorrings van touw;

(c) een ondersteuning van de luiken, als aangegeven in de artikelen 14 en 15 en de tabellen I en II.

E. *In rekening te brengen lengte van een onderbroken bovenbouw*

Artikel 47

Algemeen

1. Indien blootgestelde eindschotten van een kampanje, een brughuis of een bak niet voldoen aan de standaard van sterkte volgens artikel 43, worden deze schotten geacht niet te bestaan.

2. Indien in de zijbeplating van een bovenbouw een opening is aangebracht, welke niet van permanente middelen tot afsluiting is

voorzien, wordt de lengte van het gedeelte van de bovenbouw, dwars van de opening, niet in rekening gebracht.

3. Indien de hoogte van een bovenbouw geringer is dan de standaardhoogte, wordt de in rekening te brengen lengte van die bovenbouw evenredig met de verhouding van de werkelijke hoogte tot de standaardhoogte verminderd. Indien de hoogte groter is dan de standaardhoogte, wordt geen grotere lengte van de bovenbouw in rekening gebracht.

Artikel 48

Kampanje

De in rekening te brengen lengte van een kampanje wordt als volgt bepaald:

(a) Indien een schot van voldoende sterkte aanwezig is en de toegangsopeningen daarin van middelen tot afsluiting der eerste klasse zijn voorzien, wordt de gehele lengte tot het schot in rekening gebracht;

(b) Indien een schot van voldoende sterkte aanwezig is en de toegangsopeningen daarin van middelen tot afsluiting der tweede klasse zijn voorzien, moet als volgt worden gehandeld:

1. indien de lengte 0,5 L of minder bedraagt, wordt 100 percent van deze lengte in rekening gebracht;

2. indien de lengte 0,7 L of meer bedraagt, wordt 90 percent van deze lengte in rekening gebracht;

3. indien de lengte groter is dan 0,5 L en kleiner dan 0,7 L, moet een door interpolatie bepaald percentage van die lengte in rekening worden gebracht;

4. indien een vermindering wordt toegestaan voor een deugdelijke, belendende trunk (artikel 52), wordt 90 percent van de lengte tot het schot in rekening gebracht.

(c) Van de lengte van een open kampanje of van een open gedeelte van een kampanje vóór een deugdelijk voorschot wordt 50 percent in rekening gebracht.

Artikel 49

Verhoogd halfdek

1. Indien een voldoend sterk schot zonder openingen de voorzijde van de ruimte onder een verhoogd halfdek afsluit, wordt de gehele lengte tot het schot in rekening gebracht.

2. Indien het schot, in lid 1 bedoeld, van openingen is voorzien, wordt de bovenbouw als een kampanje van een hoogte, welke geringer is dan de standaardhoogte, beschouwd.

Artikel 50

Brughuis

De in rekening te brengen lengte van een brughuis wordt als volgt bepaald:

(*a*) Indien een voldoende sterk schot aan elk uiteinde van een brughuis aanwezig is en de toegangsopeningen in die schotten voorzien zijn van middelen tot afsluiting der eerste klasse, wordt 100 percent van de lengte tussen de schotten in rekening gebracht;

(*b*) Indien de toegangsopeningen in het voorschot van middelen tot afsluiting der eerste klasse en de toegangsopeningen in het achterschot van zodanige middelen der tweede klasse zijn voorzien, wordt 100 percent van de lengte tussen de schotten in rekening gebracht. Indien echter een aftrek wordt toegestaan voor een deugdelijke trunk, welke tegen het achterschot aansluit (artikel 52) wordt slechts 90 percent van de lengte in rekening gebracht;

(*c*) Indien de toegangsopeningen in beide schotten zijn voorzien van middelen tot afsluiting der tweede klasse, wordt 90 percent van de lengte tussen de schotten in rekening gebracht;

(*d*) Indien de toegangsopeningen in het voorschot van middelen tot afsluiting der eerste of tweede klasse zijn voorzien en de toegangsopeningen in het achterschot geen middelen tot afsluiting hebben, wordt 75 percent van de lengte tussen de schotten in rekening gebracht;

(*e*) Indien de toegangsopeningen in beide schotten geen middelen tot afsluiting hebben, wordt 50 percent van de lengte in rekening gebracht;

(*f*) Van een open gedeelte achter het achterschot wordt 75 percent en van een open gedeelte vóór het voorschot wordt 50 percent van de lengte in rekening gebracht.

Artikel 51

De in rekening te brengen lengte van een bak wordt als volgt bepaald: Bak

(*a*) Indien een schot van voldoende sterkte aanwezig is en de toegangsopeningen van middelen tot afsluiting der eerste of tweede klasse zijn voorzien, wordt 100 percent van de vóórloodlijn tot het schot in rekening gebracht;

(*b*) Indien geen middelen tot afsluiting zijn aangebracht, moet als volgt worden gehandeld:

1. indien de zeeg vóór het midden der lengte niet kleiner is dan de standaardzeeg, wordt 100 percent van de lengte van de bak, gelegen vóór 0,1 L, van de vóórloodlijn gemeten, in rekening gebracht;

2. indien de zeeg vóór het midden der lengte gelijk is aan of kleiner is dan de helft van de standaardzeeg, wordt 50 percent van de onder 1 genoemde lengte in rekening gebracht;

3. indien de zeeg een waarde heeft, welke tussen de standaardzeeg en de helft der standaardzeeg ligt, wordt een door interpolatie bepaald percentage in rekening gebracht;

(*c*) Van de lengte van een open gedeelte achter het schot of achter 0,1 L, gemeten van de vóórloodlijn, wordt 50 percent in rekening gebracht.

Artikel 52

Trunk

1. Een trunk of een soortgelijke constructie, welke zich niet tot de scheepsboorden uitstrekt, wordt in rekening gebracht mits:

(*a*) de trunk ten minste even sterk is als een bovenbouw;

(*b*) de luikhoofden op het trunkdek zijn aangebracht en voldoen aan het bepaalde in de artikelen 11 tot en met 18;

(*c*) de breedte van de stringerplaat van het trunkdek een voldoend gangboord vormt en toereikende dwarsscheepse verstijving verzekert en het trunkdek van voor tot achter één doorlopend, vast, van relingwerk voorzien, begaanbaar platform vormt, dan wel dat dit wordt gevormd door onderbroken trunken, welke met andere gedeelten van de bovenbouw door vaste loopbruggen zijn verbonden;

(*d*) de luchtkokers door de trunk, dan wel de luchtkokerpotten door waterdichte deksels of door gelijkwaardige middelen zijn beschermd;

(*e*) naast de trunk op de aan weer en wind blootgestelde gedeelten van het vrijboorddek over ten minste hun halve lengte de verschansing door open relingwerk is onderbroken;

(*f*) de schachten boven de voortstuwingsruimten door de trunk, door een bovenbouw van standaardhoogte of door een dekhuis van dezelfde hoogte en van overeenkomstige sterkte zijn beschermd.

2. De standaardhoogte van een trunk is gelijk aan die van een brughuis.

3. Indien de toegangsopeningen in schotten van de kampanje of van het brughuis van middelen tot afsluiting der eerste klasse zijn voorzien, wordt 100 percent van de lengte van een volledige trunk, verkleind in verhouding van zijn gemiddelde breedte tot B, bij de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw opgeteld. Indien de toegangsopeningen in deze schotten niet van middelen tot afsluiting der eerste klasse zijn voorzien, wordt 90 percent, in dezelfde verhouding verkleind, daarbij opgeteld. Indien de hoogte van een trunk kleiner is dan de standaardhoogte, wordt de toevoeging in verhouding van de werkelijke tot de standaardhoogte verkleind. Indien de hoogte van de luikhoofden op het trunkdek geringer is dan de standaardhoogte van luikhoofden (artikel 12), moet een vermindering van de hoogte van de trunk, welke overeenkomt met het verschil tussen de werkelijke en de standaardhoogte van de hoofden, in rekening worden gebracht.

F. *In rekening te brengen lengte van een overigens gesloten bovenbouw met openingen, gelegen in de hartlijn van het dek*

Artikel 53

Indien een overigens gesloten bovenbouw aanwezig is met één of meer openingen in de hartlijn van het dek van die bovenbouw gelegen, welke openingen niet van permanente middelen tot afsluiting zijn voorzien (artikelen 11 tot en met 18), wordt de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw als volgt bepaald:

Gesloten bovenbouw met openingen gelegen in de hartlijn van het dek, welke niet van permanente middelen tot afsluiting zijn voorzien

(*a*) Indien geen doeltreffende tijdelijke middelen tot afsluiting van deze in de hartlijn gelegen openingen (artikel 46) aanwezig zijn, of de wijdte van de opening 80 percent of meer van de breedte B_1 van het dek van de bovenbouw, op het midden van de lengte van de opening gemeten, bedraagt, wordt het schip beschouwd, alsof het ter plaatse van elke opening een open kuil heeft; waterloospoorten moeten ter plaatse van deze kuil worden aangebracht. De in rekening te brengen lengte van de bovenbouw wordt bepaald volgens de artikelen 48, 50 en 51;

(*b*) Indien doeltreffende tijdelijke middelen tot afsluiting van deze in de hartlijn gelegen openingen aanwezig zijn en de wijdte van de opening geringer is dan 80 percent van de breedte B_1, wordt de in rekening te brengen lengte eveneens bepaald volgens de artikelen 48, 50 en 51, met dien verstande, dat, indien toegangsopeningen in schotten binnen de bovenbouw door middelen tot afsluiting der tweede klasse zijn gesloten, zij in verband met de bepaling van de in rekening te brengen lengte worden beschouwd als door middelen tot afsluiting der eerste klasse te zijn gesloten, terwijl de totale in rekening te brengen lengte wordt verkregen door bij de lengte, bepaald als hierboven is aangegeven, het verschil op te tellen tussen deze lengte en de scheepslengte en wel gewijzigd in de verhouding $\frac{B_1 - b}{B_1}$, waarbij b de wijdte van de opening in het dek is, met dien verstande, dat deze verhouding nimmer groter dan 0,5 wordt aangenomen.

G. *Aftrek voor bovenbouw*

Artikel 54

Aftrek voor bovenbouw

1. Indien de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw gelijk is aan L, bedraagt de aftrek van het vrijboord 356 millimeter voor een scheepslengte van 24,40 meter, 864 millimeter voor een lengte van 85,30 meter en 1067 millimeter voor een lengte van 122 meter en groter. Bij tussengelegen lengten wordt de aftrek door interpolatie verkregen.

2. Indien de totale in rekening te brengen lengte kleiner is dan L, wordt een percentage van deze aftrek, bepaald naar de volgende tabel, toegepast.

Bovenbouw	Totale in rekening te brengen lengte van de bovenbouw										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
a. alle typen met bak doch zonder afzonderlijk brughuis	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
b. alle typen met bak en afzonderlijk brughuis [1]) . . .	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

[1]) Indien de in rekening te brengen lengte van een afzonderlijk brughuis kleiner is dan 0,2 L, worden de percentages door interpolatie tussen *a* en *b* verkregen. Indien geen bak aanwezig is, worden de percentages met 5 verminderd. Percentages voor tussengelegen lengten van de bovenbouw worden door interpolatie verkregen.

H. *Zeeg*

Artikel 55

Algemeen

1. De zeeg wordt gemeten van het dek in de zijde, tot een denkbeeldige lijn, welke evenwijdig aan de kiel door de zeeglijn op het midden der lengte is getrokken.

2. Van schepen, welke met stuurlast ontworpen zijn, mag de zeeg ten opzichte van de lastlijn worden gemeten, mits een bijzonder merk, gelijk aan de cirkel met streep van het uitwateringsmerk, op 0,25 L vóór het midden der lengte wordt geplaatst.

3. Van gladdekschepen en van schepen met onderbroken bovenbouw wordt de zeeg van het vrijboorddek gemeten.

4. Van schepen, waarvan de bovenzijde van het scheepsboord een ongewone vorm heeft en waarbij een terugwijking of verspringing in die bovenzijde voorkomt, wordt de zeeg beschouwd in verband met de gelijkwaardige holte in het midden der lengte (artikel 36).

5. Van schepen met een bovenbouw van standaardhoogte, welke zich over de gehele lengte van het vrijboorddek uitstrekt, wordt de zeeg van het dek van de bovenbouw gemeten. Indien de hoogte van de bovenbouw de standaardhoogte overtreft, mag bij de bepaling van de zeeg met de grotere hoogte rekening worden gehouden.

6. Indien een bovenbouw geheel gesloten is of de toegangsopeningen in de begrenzende schotten van middelen tot afsluiting der eerste klasse zijn voorzien en het dek van de bovenbouw ten minste dezelfde zeeg heeft als het blootgestelde vrijboorddek, wordt de zeeg van het gedeelte van het vrijboorddek binnen die bovenbouw niet in rekening gebracht.

Artikel 56

Standaardzeeglijn

De ordinaten in centimeters van de standaardzeeglijn worden in de volgende tabel aangegeven:

Plaats van de ordinaat	Ordinaat	Factor
ALL	0,833 L+25,4	1
1/6 L van ALL	0,37 L+11,3	4
1/3 L van ALL	0,0925 L+ 2,825	2
Grootspant.	0	4
1/3 L van VLL	0,185 L+ 5,65	2
1/6 L van VLL	0,74 L+22,6	4
VLL.	1,666 L+50,8	1

ALL is de loodlijn op het achterste punt van de in artikel 33 bedoelde lengte.
VLL is de loodlijn op het voorste punt van de in artikel 33 bedoelde lengte.
L in meters.

Artikel 57

Meting van afwijkingen van de standaardzeeglijn

Indien de zeeglijn niet samenvalt met de standaardzeeglijn, worden de zeven ordinaten van beide lijnen met de daarbij behorende factoren, als aangegeven in de tabel van artikel 56, vermenigvuldigd. Het verschil tussen de sommen van de onderscheidene producten, gedeeld door 18, geeft dan het tekort of de overmaat van zeeg aan.

Indien de achterste helft van de zeeglijn hoger en de voorste helft lager is dan de standaard, wordt de overmaat achter niet in aanmerking genomen en slechts het tekort vóór in rekening gebracht. Indien de voorste helft van de zeeglijn hoger en de achterste helft van de zeeglijn niet lager is dan 75 percent van de standaard, wordt de overmaat vóór in rekening gebracht. Indien het achterste deel lager is dan 50 percent van de standaard, wordt geen rekening gehouden met de overmaat van zeeg in het voorschip. Indien de zeeg in het achterschip een waarde heeft tussen 50 percent en 75 percent van de standaard, kan een tussenliggende correctie voor de overmaat van zeeg in het voorschip worden toegestaan.

Artikel 58

Wijzigingen op grond van afwijkingen van de standaardzeeglijn

De wijziging van het vrijboord met het oog op de grootte van de zeeg is het tekort aan of de overmaat van zeeg (artikel 57), vermenigvuldigd met $0{,}75 - \frac{S}{2L}$, waarbij S de gehele lengte van de bovenbouw is, als aangegeven in artikel 41.

Artikel 59

Vermeerdering voor tekort aan zeeg

Indien de zeeg kleiner is dan de standaardzeeg, wordt de wijziging voor het tekort aan zeeg (artikel 58) bij het vrijboord opgeteld.

Artikel 60

Aftrek voor overmaat van zeeg

1. Voor gladdekschepen en voor schepen, waar een gesloten bovenbouw ten minste 0,1 L vóór en 0,1 L achter het midden der lengte van het schip bedekt, wordt de wijziging voor een overmaat van zeeg (artikel 158) van het vrijboord afgetrokken. Voor schepen met onderbroken bovenbouw, waar geen gesloten bovenbouw het midden van het schip bedekt, wordt niets van het vrijboord afgetrokken. Indien een gesloten bovenbouw minder dan 0,1 L vóór en 0,1 L achter het midden der lengte van het schip bedekt, wordt de aftrek door interpolatie bepaald.

2. De grootst toegelaten aftrek voor een overmaat van zeeg is 38 millimeter bij een scheepslengte van 30,50 meter en neemt toe in reden van 38 millimeter voor elke vermeerdering van 30,50 meter in lengte van het schip.

J. *Dekrondte*

Artikel 61

Standaarddekrondte

De standaarddekrondte van het vrijboorddek is een vijftigste van de scheepsbreedte.

Artikel 62

Wijziging voor dekrondte

1. Indien de dekrondte van het vrijboorddek groter of kleiner is dan de standaard, wordt het minimum vrijboord onderscheidenlijk verkleind of vergroot met een vierde gedeelte van het verschil tussen de werkelijke en de standaarddekrondte, vermenigvuldigd met de breuk, die aangeeft, welk gedeelte van de lengte van het vrijboorddek niet door een gesloten bovenbouw is bedekt.

2. Tweemaal de standaarddekrondte is het maximum, waarvoor aftrek wordt toegestaan.

K. *Minimum vrijboord*

Artikel 63

Zomerminimumvrijboord

1. Het minimum vrijboord in de zomer is het minimum vrijboord, dat uit de tabellen voor het minimum vrijboord na wijziging wegens afwijkingen van de standaardgrootheden en na aftrek voor bovenbouw is afgeleid.

2. Het minimum vrijboord in de zomer in zout water mag niet minder dan 5 centimeter bedragen.

Artikel 64

Tropenminimumvrijboord

1. Het minimum vrijboord in het tropisch vaargebied is het vrijboord, dat wordt verkregen door van het minimum vrijboord in de

zomer $\frac{1}{48}$ van de zomerdiepgang, gemeten van de bovenkant van de kiel tot het middelpunt van de cirkel, af te trekken.

2. Het minimum vrijboord in de tropen in zout water mag niet minder dan 5 centimeter bedragen.

Artikel 65

Wintermimimumvrijboord

Het minimum vrijboord in de winter is het vrijboord, dat wordt verkregen door bij het zomerminimumvrijboord $\frac{1}{48}$ van de zomerdiepgang, gemeten van de bovenkant van de kiel tot het middelpunt van de cirkel, op te tellen.

Artikel 66

Winterminimumvrijboord in de Noord-Atlantische Oceaan

Het minimum vrijboord voor schepen met een lengte, welke niet groter is dan 100,58 meter, is voor reizen gedurende de wintermaanden dwars over de Noord-Atlantische Oceaan, ten noorden van de 36ste breedtegraad, gelijk aan het minimum vrijboord in de winter vermeerderd met 51 millimeter. Voor schepen met een lengte groter dan 100,58 meter is het gelijk aan het minimum vrijboord in de winter.

Artikel 67

Minimum vrijboord in zoet water

1. Het minimum vrijboord in zoet water van een soortelijk gewicht van één is het vrijboord, verkregen door van het minimum vrijboord in zout water $\frac{\triangle}{40\,t}$ af te trekken, waarin $\triangle$ de waterverplaatsing is in zout water in tonnen bij de uitwatering in de zomer en t het aantal tonnen, waarmede de waterverplaatsing per centimeter in zout water bij de uitwatering in de zomer toeneemt.

2. Indien de waterverplaatsing bij de uitwatering in de zomer niet met zekerheid kan worden vastgesteld, moet de aftrek $\frac{1}{48}$ van de zomerdiepgang zijn, gemeten van de bovenkant van de kiel tot het middelpunt van de cirkel.

Artikel 68

Tabel voor minimum vrijboord van stoom- of motorschepen

De grondslag voor het minimum vrijboord in de zomer voor stoom- of motorschepen, welke voldoen aan de vastgestelde normen, is neergelegd in de volgende tabel, waarbij de onder *(a)* tot en met *(f)* gegeven voorschriften moeten worden gevolgd.

L	Minimum vrijboord	L	Minimum vrijboord	L	Minimum vrijboord	L	Minimum vrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
24	200	78	850	132	2080	183	3290
27	225	81	905	135	2155	186	3355
30	250	84	960	138	2235	189	3415
33	275	87	1015	141	2310	192	3475
36	300	90	1075	144	2390	195	3530
39	325	93	1135	147	2465	198	3590
42	355	96	1195	150	2540	201	3645
45	385	99	1260	153	2615	204	3700
48	420	102	1325	156	2685	207	3755
51	455	105	1395	159	2760	210	3810
54	490	108	1465	162	2830	213	3860
57	530	111	1540	165	2895	216	3915
60	575	114	1615	168	2965	219	3965
63	615	117	1690	171	3030	222	4015
66	660	120	1765	174	3100	225	4070
69	705	123	1845	177	3165	228	4115
72	755	126	1920	180	3230	231	4165
75	800	129	2000				

(a) Het minimum vrijboord bij tussengelegen lengten wordt door interpolatie verkregen.

(b) Het minimum vrijboord voor schepen zonder bovenbouw (gladdekschepen) wordt verkregen door bij de waarden volgens bovenstaande tabel een aantal millimeters op te tellen, in reden van 38 millimeter per 30,50 meter lengte.

Ook voor schepen, waarvan de lengte van de bovenbouw minder dan 0,1 L bedraagt, wordt een correctie wegens tekort aan bovenbouw naar dezelfde maatstaf toegepast door lineaire interpolatie verkregen.

(c) Indien *c* (artikel 37) groter is dan 0,68, wordt het uit de tabel na toepassing van de correctie volgens *(b)* verkregen minimum vrijboord vermenigvuldigd met de factor $\frac{c + 0,68}{1,36}$.

(d) Indien D (artikel 36) groter is dan $\frac{L}{15}$, wordt het minimum vrijboord vermeerderd met $8,33 \left(D - \frac{L}{15}\right) R$ millimeter, waarin R gelijk is aan $\frac{L}{3,96}$ voor een lengte, welke kleiner is dan 118,90 meter en gelijk aan 30 voor een lengte gelijk aan of groter dan 118,90 meter.

Voor een schip met een gesloten bovenbouw, welke over ten minste 0,6 L het middengedeelte der lengte bedekt, met een complete trunk of met een samenstel van waterdicht gesloten gedeelten bovenbouw en een trunk, dat van voor tot achter doorloopt, wordt, indien D kleiner is dan $\frac{L}{15}$, het minimum vrijboord in bovenvermelde mate verkleind.

Indien de hoogte van de bovenbouw of van de trunk kleiner is dan de standaardhoogte, geschiedt de vermindering in verhouding tot de standaardhoogte.

(e) Indien de werkelijke holte, gemeten tot het bovenvlak van het vrijboorddek in het midden der lengte, groter of kleiner is dan D, wordt het verschil in millimeters tussen de holten bij het minimum vrijboord opgeteld of er van afgetrokken.

(f) Nadat de maten voor de afstand van de uitwateringslijn voor de zomer tot de deklijn en van die van de overige uitwateringslijnen tot eerstgenoemde uitwateringslijn in millimeters zijn bepaald, worden deze afgerond tot hele centimeters. Hierbij worden 5 millimeter of meer als één centimeter gerekend en minder dan 5 millimeter verwaarloosd.

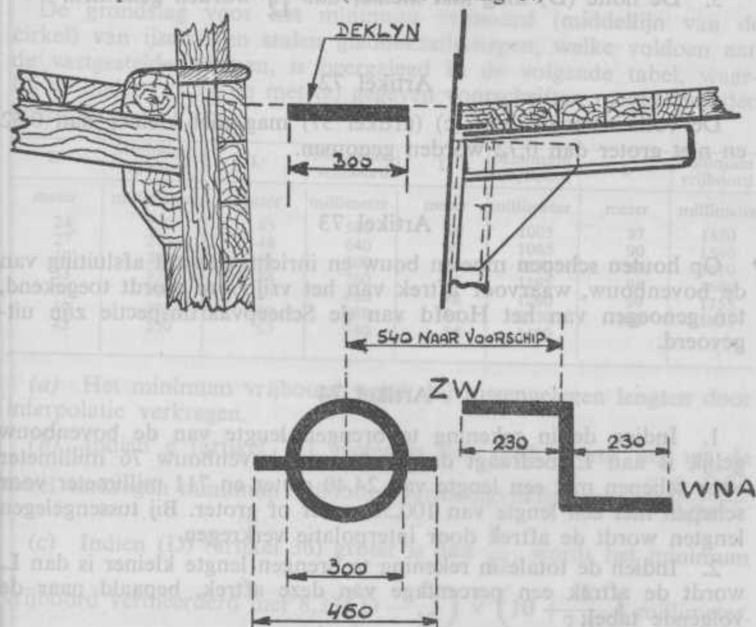
HOOFDSTUK IV

Uitwatering van zeilschepen

Artikel 69

Lijnen in verband met de cirkel te gebruiken

De lijnen voor winter- en tropenuitwatering, genoemd in artikel 6, worden op zeilschepen niet aangegeven. Het hoogst gelegen merk, tot waar een zeilschip in zout water zowel in de zomer als in de winter en binnen het tropisch vaargebied mag worden geladen, is het middelpunt van de cirkel. (Zie afbeelding 3.)



Afbeelding 3

Artikel 70

Berekening van het minimum vrijboord

Het minimum vrijboord van zeilschepen wordt op dezelfde wijze berekend als het minimum vrijboord van stoom- of motorschepen, behoudens het bepaalde in de artikelen 71 tot en met 77.

Artikel 71

Holte voor de berekening van het vrijboord (D)

1. Bij de bepaling van de holte (D) (artikel 36) wordt voor zeilschepen, welke een grotere tilling van het vlak hebben dan 125 millimeter per strekkende meter van de halve breedte, de verticale afstand van de lijn van onderkant spanten verminderd met het halve verschil tussen de totale tilling van het vlak en de totale tilling, indien deze 125 millimeter per strekkende meter zou bedragen. De maximum tilling van het vlak, waarvoor een aftrek wordt toegestaan, bedraagt 208 millimeter per strekkende meter van de halve breedte.

2. Indien de vorm van het onderste gedeelte van het grootspant hol verloopt, of indien dikke zandstroken zijn aangebracht, wordt de holte gemeten van het punt, waar de lijn van het vlakke gedeelte van het bodemvlak, naar het middenvlak doorgetrokken, de zijde van de kiel snijdt.

3. De holte (D) mag niet kleiner dan $\frac{L}{12}$ worden genomen.

Artikel 72

Volheidscoëfficient (c)

De volheids-coëfficient (c) (artikel 37) mag niet kleiner dan 0,62 en niet groter dan 0,72 worden genomen.

Artikel 73

Bovenbouw op houten schepen

Op houten schepen moeten bouw en inrichtingen tot afsluiting van de bovenbouw, waarvoor aftrek van het vrijboord wordt toegekend, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn uitgevoerd.

Artikel 74

Aftrek voor bovenbouw

1. Indien de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw gelijk is aan L, bedraagt de aftrek voor bovenbouw 76 millimeter voor schepen met een lengte van 24,40 meter en 711 millimeter voor schepen met een lengte van 100,58 meter of groter. Bij tussengelegen lengten wordt de aftrek door interpolatie verkregen.

2. Indien de totale in rekening te brengen lengte kleiner is dan L, wordt de aftrek een percentage van deze aftrek, bepaald naar de volgende tabel:

Type van bovenbouw	In rekening te brengen lengte van de bovenbouw										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
a. Alle typen zonder brughuis	0	7	13	17	23,5	30	47,5	70	80	90	100
b. Alle typen met brughuis [1])	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100

[1]) Indien de in rekening te brengen lengte van het brughuis kleiner is dan 0,2 L, worden de percentages door interpolatie tussen *a* en *b* verkregen.

Percentages voor tussengelegen lengten van bovenbouw worden door interpolatie bepaald

Artikel 75

Winterminimum-vrijboord in de Noord-Atlantische Oceaan; Minimum vrijboord houten schepen in zoet water

1. Het minimum vrijboord voor reizen gedurende de winter dwars over de Noord-Atlantische Oceaan ten noorden van de 36ste breedtegraad, is gelijk aan het minimum vrijboord, vermeerderd met 76 millimeter.

2. Bij de berekening van het minimum vrijboord in zoet water voor een houten schip wordt de diepgang gemeten van de onderkant der sponning van de kiel tot het middelpunt van de cirkel.

Artikel 76

Tabel voor het minimum vrijboord van zeilschepen

De grondslag voor het minimum vrijboord (middellijn van de cirkel) van ijzeren en stalen gladdekzeilschepen, welke voldoen aan de vastgestelde normen, is neergelegd in de volgende tabel, waarbij de onder (*a*) tot en met (*e*) gegeven voorschriften moeten worden gevolgd.

L	Minimum vrijboord	L	Minimum vrijboord	L	Minimum vrijboord	L	Minimum vrijboord
meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter	meter	millimeter
24	230	45	585	66	1005	87	1470
27	275	48	640	69	1065	90	1540
30	320	51	700	72	1130	93	1610
33	370	54	760	75	1195	96	1680
36	420	57	820	78	1260	99	1755
39	475	60	880	81	1330	102	1825
42	530	63	940	84	1400		

(*a*) Het minimum vrijboord wordt bij tussengelegen lengten door interpolatie verkregen.

(*b*) Indien c (artikel 72) groter is dan 0,62, wordt het uit de tabel verkregen minimum vrijboord vermenigvuldigd met $\frac{c + 0{,}62}{1{,}24}$,

(*c*) Indien (D) (artikel 36) groter is dan $\frac{L}{12}$, wordt het minimum vrijboord vermeerderd met $8{,}33\left(D - \frac{L}{12}\right) \times \left(10 + \frac{L}{7{,}62}\right)$ millimeter.

(*d*) Indien de werkelijke holte tot de bovenkant van het vrijboorddek in het midden der lengte groter of kleiner is dan D, wordt het verschil tussen de holten in millimeters bij het minimum vrijboord opgeteld of er van afgetrokken.

(*e*) De afronding in centimeters van de maten voor het minimum vrijboord, nadat de berekening heeft plaats gehad, geschiedt op de wijze als aangegeven in artikel 68, onder (*f*).

Artikel 77

Minimum vrijboord van houten zeilschepen

Het minimum vrijboord van een houten zeilschip is het minimum vrijboord, hetwelk het schip zou verkrijgen, indien het van ijzer of staal ware, doch door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vergroot in verband met de klasse, de bouw, de leeftijd en de toestand van het schip.

HOOFDSTUK V

Uitwatering van stoom- of motorschepen, welke deklasten hout vervoeren

A. *Algemeen*

Artikel 78

Omschrijvingen

1. *Deklast hout.*

De uitdrukking „deklast hout" duidt een lading hout aan, welke op een niet overdekt gedeelte van een vrijboorddek of van een dek van de bovenbouw wordt vervoerd. Houtpulp of dergelijke lading wordt niet als een deklast hout beschouwd.

2. *Houtvaartuitwatering.*

Een houtvaartuitwatering is een bijzondere uitwatering, welke onder de voorwaarden, gesteld in de artikelen 79 tot en met 97, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan worden verleend.

B. *Bijzondere voorwaarden, waaraan in het algemeen moet worden voldaan*

Artikel 79

Eisen, gesteld ter verkrijging van een certificaat voor de houtvaart

1. Voor het verkrijgen van een certificaat voor de houtvaart komen alleen in aanmerking de schepen, welke voldoen aan de eisen, gesteld in de artikelen 80 tot en met 87 en 91.

2. Een tekening van het algemeen plan, benevens tekeningen, welke de onderdelen en inrichtingen voor het sjorren van de deklast hout aangeven, moeten bij de eerste aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat voor de houtvaart worden overgelegd.

Artikel 80

Sterkte en stabiliteit

Het schip moet voldoende sterk zijn met het oog op het gewicht van de deklast en redelijke waarborgen bieden voor voldoende

stabiliteit bij het vervoer van deklasten hout. In verband daarmede kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de hoogte van de deklast, welke een schip mag vervoeren, beperken, welke beperking op het certificaat voor de houtvaart wordt aangegeven.

Een deklast van onbeperkte hoogte in de zomer kan slechts worden toegekend, indien het schip van een dubbele bodem is voorzien. Een dubbele bodem moet over ten minste de halve scheepslengte midscheeps op doelmatige wijze door langsscheepse waterdichte zaathouten en door waterdichte vrangen zijn ingedeeld.

Artikel 81

Bovenbouw

Het schip moet voorzien zijn van een bak en bovendien van een kampanje of van een verhoogd halfdek. Indien een verhoogd halfdek is aangebracht, moet daarop achteruit een sterke stalen kap of dekhuis zijn geplaatst.

Artikel 82

Verschansing

1. Het schip moet voorzien zijn van een verschansing van een hoogte, welke, in geval de toegekende hoogte van de deklast beperkt is, ten minste gelijk is aan een derde van die hoogte, met dien verstande, dat de verschansing niet lager mag zijn dan 75 centimeter en niet hoger behoeft te zijn dan één meter. Indien geen beperking voor de hoogte van de deklast is voorgeschreven, moet de hoogte van de verschansing ten minste één meter bedragen.

2. De verschansing moet door verschansingsteunen van voldoende sterkte op onderlinge afstanden van ten hoogste 1,85 meter worden gesteund. Deze steunen moeten op dekbalken rusten en aan het dek en aan de verschansing met dubbele hoekstalen mannetjes of door gelijkwaardig electrisch laswerk zijn verbonden. Een der beide mannetjes, welke de verschansingsteun aan de verschansing verbindt, moet over de gehele hoogte van de verschansing doorlopen. De staande flenzen van de mannetjes, welke de steunen aan het dek verbinden, moeten voldoende hoogte hebben, opdat de verschansingsteun daaraan met drie nagels kan worden verbonden.

3. De verschansing moet voorzien zijn van de in hoofdstuk II voorgeschreven waterloospoorten, welke zodanig moeten zijn ingericht, dat, ook wanneer het schip een deklast voert, hun goede werking is gewaarborgd.

Artikel 83

Schachten boven de voortstuwingsruimten

De schachten boven de voortstuwingsruimten op het vrijboorddek moeten door een bovenbouw worden beschermd, tenzij deze schachten voldoende sterk en hoog zijn om tegen het voeren van deklasten hout langs haar zijden bestand te zijn.

Artikel 84

Stuurinrichting

1. De plaats van het stuurrad moet zodanig zijn, dat de roerganger te allen tijde vrij uitzicht over de deklast heen heeft.

2. De stuurinrichting moet deugdelijk tegen beschadiging door de deklast zijn beschermd en, voorzover dit uitvoerbaar is, te allen tijde bereikbaar zijn. Indien op het achterdek van schepen zonder kampanje een stuurinrichting aanwezig is, moet deze in een stevige stalen dekhut, welke te allen tijde behoorlijk toegankelijk is, zijn opgesteld, tenzij een andere doeltreffende bescherming aanwezig is.

Artikel 85

Inrichtingen aan dek voor sjorren van de deklast

1. Op het dek moeten op onderlinge afstanden van ten hoogste 3 meter dekpotten van behoorlijke constructie en sterkte stevig aan de stringerplaat nabij de verschansing zijn bevestigd of gelijkwaardige inrichtingen zijn aangebracht om de losse stutten ter voorkoming van het overgaan van de deklast te steunen. Verticaal boven elke pot moet een tweetal gaten van 26 millimeter middellijn in het verschansingprofiel aanwezig zijn om gelegenheid te bieden bedoelde deklaststutten daaraan te bindselen. De afstand van de eerste dekpot tot een eindschot van de bovenbouw mag niet groter zijn dan 1,90 meter.

2. Voor het bevestigen van de sjorrings voor de deklast moeten sterke oogplaten aan de berghoutsgang op afstanden van ten hoogste 3 meter stevig zijn bevestigd, waarbij de afstand van de eerste oogplaat tot een eindschot ongeveer 1,25 meter moet zijn.

3. In het boveneind van elke verschansingsteun moet een gat met een middellijn van ten minste 26 millimeter aanwezig zijn om zo nodig extra sjorrings te kunnen aanbrengen.

Artikel 86

Lier of spil op achterdek

Een werktuiglijk gedreven lier of spil moet op het achterdek aanwezig zijn, tenzij de inrichting zodanig is, dat te allen tijde van een der werktuiglijk gedreven lieren aan dek of op een bovenbouw kan worden gebruik gemaakt. Op schepen van minder dan 500 ton wordt een dergelijke lier of spil niet geëist.

Artikel 87

Bescherming van de bemanning, toegangen tot voortstuwingsruimten enz.

1. Veilig en voldoend verkeer van en naar de verblijven van de bemanning, naar de voortstuwingsruimten en naar alle overige gedeelten, welke in verband met de werkzaamheden aan boord moeten worden gebruikt, moet te allen tijde gewaarborgd zijn.

2. De verblijven van de opvarenden moeten daartoe voorzien zijn van veilige nooduitgangen, indien de inrichting zodanig is, dat gevaar bestaat, dat de gewone toegangsopeningen door verschuiving van de deklast worden versperd. Onder deze nooduitgangen moeten trappen of klimklampen zijn aangebracht.

3. Als bescherming voor de bemanning bij het verkeer over de deklast, moeten lijnen op onderlinge afstanden van ten hoogste 30 centimeter boven elkaar worden bevestigd aan stevig geplaatste stutten. De hoogte van deze bescherming moet ten minste 1,20 meter

boven de deklast bedragen. Deze bescherming moet aan beide zijden van de deklast worden aangebracht. Bovendien moet ter plaatse van een loopgang als handleider een lijn op ten minste 1 meter hoogte zijn gespannen en moet de deklast aldaar voldoende vlak zijn om als loopgang te kunnen dienen. Het licht van de boordlantaarns mag echter niet worden onderschept.

Artikel 88

Dekopeningen, welke door de deklast worden bedekt

Openingen, welke naar ruimten onder het vrijboorddek leiden en welke door de deklast worden bedekt, moeten goed gesloten en geschalmd zijn. Alle onderdelen als luikschilden, langsmerkels en luiken, moeten op hun plaats liggen. Luchtkokers moeten op doeltreffende wijze beschermd zijn.

Artikel 89

Stuwen

1. Een deklast hout moet zo goed mogelijk passend tussen delen van de bovenbouw, luikhoofden en dergelijke zijn gestuwd en behoorlijk zijn gesjord. Ter plaatse van openingen, welke toegang geven tot de verblijven van de bemanning, de voortstuwingsruimten en andere ruimten, welke in verband met de werkzaamheden aan boord moeten worden gebruikt, moet de deklast zodanig zijn gestuwd, dat deze openingen behoorlijk kunnen worden bereikt, geopend en afgesloten tegen het binnendringen van water.

2. De deklast mag op generlei wijze de navigatie en het verrichten van noodzakelijke werkzaamheden aan boord belemmeren of gevaar opleveren voor de stabiliteit gedurende de reis, waarbij rekening moet worden gehouden met het verbruik van brandstoffen en voorraden en met het toenemen van het gewicht van de deklast door het opnemen van water.

Het vervoer van een deklast hout mag in het algemeen niet plaats hebben op een dek, waar de boten zijn opgesteld. Indien echter geen deklast hout in de nabijheid van de boten wordt gestuwd en naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het verkeer naar en de behandeling van de boten ook bij mogelijk verschuiven van de deklast geen hinder zullen ondervinden, kan hij van deze bepaling vrijstelling verlenen.

3. De peilpijpen moeten bij het vervoer van een deklast hout bereikbaar zijn. De deklast mag het gebruik van de peilpijpen niet belemmeren.

4. Op een schip, dat zich in de winter in een periodiek wintergebied bevindt, mag de hoogte van de deklast boven het vrijboorddek een derde gedeelte van de grootste scheepsbreedte niet te boven gaan.

Artikel 90

Deklaststutten

1. In elk der in artikel 85 voorgeschreven dekpotten moet een stevige stut tegen de verschansing worden geplaatst om overgaan

van de deklast te verhinderen. Deze stutten moeten van hout zijn en stevig aan het verschansingprofiel worden gebindseld.

2. De stutten kunnen aan de lading worden ontleend. Indien de aard van de deklast dit wenselijk maakt, moeten, zowel voor de deklast op het vrijboorddek als voor die op een dek van de bovenbouw, tussen bovengenoemde stutten extra stutten, zo goed mogelijk bevestigd, worden geplaatst.

3. Waar nodig moeten de stutten door dwarsscheepse sjorrings van voldoende sterkte onderling worden verbonden.

Artikel 91

Sjorrings

1. Een deklast hout moet deugdelijk over de gehele lengte door onafhankelijke over de deklast geslagen sjorrings op afstanden van ten hoogste 3 meter worden vastgemaakt.

2. Indien de lengte van het als deklast vervoerde hout korter is dan 3,60 meter, moet de afstand van de sjorrings verminderd worden of moeten andere geschikte voorzieningen worden getroffen.

3. De sjorrings over de deklast moeten in goede toestand verkeren en voorzien zijn van de nodige sliphaken en spanschroeven, welke te allen tijde bereikbaar moeten zijn.

C. *Bijzondere eisen voor dieper afladen*

Artikel 92

Algemeen

1. Schepen, waarvoor een vermindering van het minimum vrijboord bij het vervoer van deklasten hout wordt toegestaan, moeten voldoende sterk zijn met het oog op het dieper laden.

2. Ter beoordeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moeten afdoende waarborgen aanwezig zijn voor het behoud van voldoende stabiliteit, zodat, zelfs nadat de deklast nat is geworden en de brandstoffen en voorraden zijn verbruikt, een positieve aanvangsstabiliteit aanwezig blijft.

3. Dieper laden is slechts toegestaan indien de kuilen op het vrijboorddek met hout zijn gevuld tot een hoogte, welke ten minste gelijk is aan de standaardhoogte van een brughuis.

Artikel 93

Bovenbouw

De volgens artikel 81 voorgeschreven bak moet bij de in artikel 92 bedoelde schepen een hoogte hebben ten minste gelijk aan de standaardhoogte en een lengte van ten minste 7 percent van de scheepslengte.

Artikel 94

Verschansing

1. De hoogte van de verschansing mag bij de in artikel 92 bedoelde schepen niet minder zijn dan 1 meter en de dikte der verschansingplaat niet minder dan 7 millimeter.

2. De afstanden tussen de verschansingsteunen op het vrijboorddek mogen bij de in lid 1 bedoelde schepen niet groter zijn dan $1\frac{1}{2}$ maal de hoogte van de verschansing.

De verschansingsteunen moeten zijn vervaardigd van bulbplaat van 180 × 10 millimeter of van gelijkwaardig profiel en overigens voldoen aan het bepaalde in artikel 82.

Artikel 95

De schachten boven de voortstuwingsruimten op het vrijboorddek moeten bij de in artikel 92 bedoelde schepen ten minste een hoogte hebben gelijk aan de standaardhoogte van een brug of van een kampanje. Indien deze schachten zich uitstrekken boven het dek van een bovenbouw, waarop een deklast hout wordt vervoerd, moeten zij voldoende sterk en hoog zijn om tegen het voeren van deklasten hout langs haar zijden bestand te zijn. Schachten boven de voortstuwingsruimten

Artikel 96

De in artikel 92 bedoelde schepen moeten zijn voorzien van een dubbele bodem, welke zoveel mogelijk van het voorpiekschot tot het achterpiekschot doorloopt. Deze dubbele bodem moet over ten minste de halve scheepslengte midscheeps op doelmatige wijze door langsscheepse waterdichte zaathouten en door waterdichte vrangen zijn ingedeeld. Deze indeling moet zodanig zijn, dat gemakkelijk voldaan kan worden aan het bepaalde in artikel 123 van het Schepenbesluit, waarbij bovendien rekening moet worden gehouden met het voorschrift, dat ook compensatie moet kunnen worden gevonden voor het rijzen van het zwaartepunt van schip en lading door het nat worden van de deklast. Dubbele bodem

Artikel 97

1. De sjorrings over de deklast bij de in artikel 92 bedoelde schepen moeten bestaan uit ketting, van welke de diameter niet minder is dan 19 millimeter of uit buigzaam staaldraad van gelijke sterkte. Sjorrings

2. In staaldraadsjorrings moet een kort eind ketting met lange schalmen voorkomen, teneinde de lengte der sjorrings te kunnen regelen.

3. Indien de onderlinge afstand der sjorrings kleiner is dan 1,50 meter mag de zwaarte der sjorrings evenredig verminderd worden, doch nimmer mogen zij uit ketting bestaan, welker diameter kleiner is dan 13 millimeter of uit staaldraad van een geringere sterkte dan die, welke overeenkomt met de sterkte van een ketting van 13 millimeter.

4. Alle onderdelen, welke nodig zijn voor het vastmaken van de sjorrings, moeten in sterkte met die van de sjorrings overeenkomen.

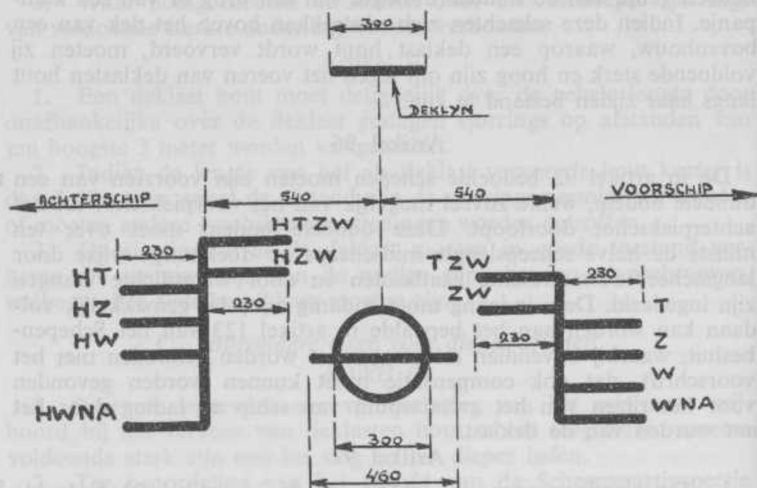
D. *Lijnen om de Houtvaartuitwatering aan te duiden*

Artikel 98

De lijnen, welke het minimum vrijboord bij het vervoer van deklasten hout in verschillende omstandigheden en voor verschillende Houtvaartmerk

jaargetijden aanduiden, moeten horizontale lijnen zijn met een lengte van 230 millimeter en een dikte van 25 millimeter.

Zij beginnen bij en staan loodrecht op een verticale lijn, welke 540 millimeter achter het middelpunt van de cirkel (zie afbeelding 4) is geplaatst. Het merken en het controleren van de plaats van het merk moeten op dezelfde wijze geschieden, als in de artikelen 7, 8 en 9 is voorgeschreven.



Afbeelding 4

Lijnen in verband met cirkel te gebruiken

De volgende lijnen kunnen voorkomen:

(*a*) Uitwateringslijn voor Houtvaart in de Zomer.

De uitwatering voor Houtvaart in de Zomer (Houtvaart Zomeruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt HZ;

(*b*) Uitwateringslijn voor Houtvaart in de Winter.

De uitwatering voor Houtvaart in de Winter (Houtvaart Winteruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt HW;

(*c*) Uitwateringslijn voor Houtvaart in de Winter op de Noord-Atlantische Oceaan.

De uitwatering voor Houtvaart in de Winter over de Noord-Atlantische Oceaan (Houtvaart Noord-Atlantische Winteruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt H W N A;

(*d*) Uitwateringslijn voor Houtvaart in de Tropen.
De uitwatering voor Houtvaart in de Tropen (Houtvaart Tropenuitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt H T;

(*e*) Uitwateringslijnen voor Houtvaart in Zoetwater.
De uitwatering voor Houtvaart in Zoetwater in de Zomer (Houtvaart Zomer Zoetwateruitwatering) wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt H Z W. Het verschil tussen de Houtvaart Zomer Zoetwateruitwatering en de Houtvaart Zomeruitwatering is de correctie, welke moet worden toegepast voor het laden in zoet water bij de andere lijnen voor Houtvaartuitwatering. De lijn voor Houtvaart Tropen Zoetwateruitwatering wordt aangeduid door de bovenkant van een lijn, gemerkt H T Z W.

E. *Minimum vrijboord*

Artikel 99

Berekening van het minimum vrijboord

1. Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie overtuigd is, dat het schip geschikt is voor het vervoer van deklasten hout en dat de inrichtingen gelijk of ten minste gelijkwaardig zijn aan hetgeen hierboven nopens de inrichtingen voor dat vervoer is voorgeschreven, mag voor stoom- of motorschepen, tijdens dat vervoer, het minimum vrijboord in de zomer, vastgesteld volgens het bepaalde in hoofdstuk III, verminderd worden. Deze vermindering geschiedt door de volgende percentages in de plaats te stellen van die volgens artikel 54.

Totale in rekening te brengen lengte van de bovenbouw										
0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L
% 20	% 30,75	% 41,5	% 52,25	% 63	% 69,25	% 75,5	% 81,5	% 87,5	% 93,75	% 100

2. Het houtvaart minimum vrijboord in de winter wordt verkregen door bij het houtvaart minimum vrijboord in de zomer $\frac{1}{36}$ van de, tot bovenkant kiel gemeten, corresponderende diepgang op te tellen.

3. Het houtvaart minimum vrijboord in de winter in de Noord-Atlantische Oceaan, is het minimum vrijboord in de winter in de Noord-Atlantische Oceaan, als in artikel 66 voorgeschreven.

4. Het houtvaart minimum vrijboord in de tropen wordt verkregen door van het houtvaart minimum vrijboord in de zomer $\frac{1}{48}$ van de corresponderende diepgang af te trekken.

5. De afronding in centimeters van de maten voor het minimum vrijboord na afloop van de berekening geschiedt op de wijze als aangegeven in artikel 68 onder (*f*).

HOOFDSTUK VI

Uitwatering van Tankschepen

A. *Algemeen*

Artikel 100

Omschrijving

De uitdrukking „tankschip" omvat alle stoom- en motorschepen, welke in het bijzonder zijn gebouwd en ingericht voor het vervoer van onverpakte vloeistofladingen.

Artikel 101

Toepassing

De bepalingen van de hoofdstukken I tot en met IV van deze bijlage zijn van toepassing op tankschepen voor zover in de volgende artikelen van dit hoofdstuk niet anders is voorgeschreven.

B. *Aanvullende voorwaarden, waaraan moet worden voldaan*

Artikel 102

Constructie van het schip

De constructie van het schip moet voldoende sterk zijn met het oog op de diepgang in verband met het voor tankschepen vastgestelde minimum vrijboord.

Artikel 103

Bak

Het schip moet een bak hebben met een lengte niet kleiner dan 7 percent van de scheepslengte en een hoogte niet kleiner dan de standaardhoogte.

Artikel 104

Schachten boven de voortstuwingsruimten

1. De openingen in de schachten boven de voortstuwingsruimten moeten van stalen deuren zijn voorzien. Deze schachten moeten door een gesloten kampanje of brughuis van ten minste de standaardhoogte of door een dekhuis van gelijke hoogte en overeenkomstige sterkte worden beschermd. De schotten aan de einden van deze dekhuizen moeten een sterkte hebben, welke met die van een vóórschot van het brughuis overeenkomt. Alle toegangen tot deze dekhuizen op het vrijboorddek moeten van doelmatige afsluitingsinrichtingen zijn voorzien en de drempels moeten een hoogte van ten minste 46 centimeter boven het dek hebben. Blootgestelde schachten boven voortstuwingsruimten op het dek van de bovenbouw moeten van sterke constructie zijn en alle openingen daarin moeten zijn voorzien van stalen middelen tot afsluiting, welke blijvend aan de schachten zijn verbonden en geschikt zijn om aan beide zijden geopend en gesloten te worden. De drempels van deze openingen moeten een hoogte hebben van ten minste 38 centimeter boven het dek.

2. Hoofden van luchtroosters boven ketelruimen moeten zo hoog boven het dek van de bovenbouw reiken, als redelijk en praktisch uitvoerbaar is en moeten van sterke scharnierende stalen luiken zijn voorzien.

Artikel 105

Loopbrug

Een deugdelijke vaste loopbrug moet tussen het kampanjedek en het dek van een midscheeps geplaatst brughuis en, indien verblijven onder het bakdek aanwezig zijn, tussen het brugdek en het bakdek zijn aangebracht. Deze loopbrug moet in verband met haar blootgestelde opstelling, voldoende sterk zijn en van voor tot achter op dezelfde hoogte boven het vrijboorddek liggen als het dek van de bovenbouw.

Artikel 106

Bescherming van de bemanning, toegang tot de voortstuwingsruimten enz.

Er moet een veilige en voldoende verbinding zijn tussen de loopbrug en de verblijven, de voortstuwingsruimten en alle ruimten, welke in verband met de werkzaamheden aan boord gedurende de reis moeten worden gebruikt.

Artikel 107

Luikhoofden

Alle luikhoofden op het vrijboorddek en op het dek van expansietrunks moeten van deugdelijke waterdicht afsluitende stalen deksels zijn voorzien.

Artikel 108

Luchtkokers

Luchtkokers naar ruimten onder het vrijboorddek moeten van voldoende sterkte zijn, indien zij niet door de bovenbouw of op even doeltreffende wijze zijn beschermd.

Artikel 109

Middelen tot lozing van water

1. Op het onbeschermde gedeelte van het aan weer en wind blootgestelde dek van schepen met een verschansing moet deze over ten minste haar halve lengte door relingwerk worden onderbroken of moeten even doeltreffende inrichtingen voor waterlozing zijn aangebracht. De bovenkant van de berghoutsgang moet zo laag mogelijk en bij voorkeur niet hoger dan de bovenkant van het stringerhoekstaal zijn.

2. Indien twee delen van de bovenbouw door een trunk zijn verbonden, moet ter weerszijden daarvan over de volle lengte van het aan weer en wind blootgestelde deel van het vrijboorddek relingwerk zijn aangebracht.

Artikel 110

Tekeningen

Tekeningen, welke de in dit hoofdstuk bedoelde onderdelen en inrichtingen aangeven, moeten aan de goedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden onderworpen.

C. *Minimum vrijboord*

Artikel 111

Berekening van het minimum vrijboord

Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie overtuigd is, dat aan de voorafgaande bepalingen is voldaan wordt het minimum vrijboord in de zomer met behulp van de tabel voor het minimum vrijboord van tankschepen berekend. Alle correcties moeten volgens het bepaalde in hoofdstuk III worden toegepast, met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 112, 113 en 114.

Artikel 112

Aftrek voor onderbroken bovenbouw

Indien de totale in rekening te brengen lengte van de bovenbouw kleiner is dan L, wordt de aftrek voor onderbroken bovenbouw een percentage van die voor een bovenbouw met een lengte gelijk aan L, welk percentage uit de volgende tabel wordt verkregen.

Totale in rekening te brengen lengte van de bovenbouw										
0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L
% 0	% 7	% 14	% 21	% 31	% 41	% 52	% 63	% 75,3	% 87,7	% 100

Artikel 113

Aftrek voor overmaat van zeeg

Indien de zeeg groter is dan de standaardzeeg, wordt voor tankschepen de correctie voor overmaat van zeeg (artikel 58) afgetrokken van het vrijboord. Van artikel 60 is slechts lid 2 van toepassing.

Artikel 114

Minimum vrijboord in de Winter in de Noord-Atlantische Oceaan

Het minimum vrijboord voor reizen gedurende de wintermaanden dwars over de Noord-Atlantische Oceaan, benoorden de 36ste breedtegraad, wordt verkregen door bij het minimum vrijboord in de winter een aantal millimeters in reden van 25 millimeter voor elke 30,50 meter lengte van het schip op te tellen.

Artikel 115

Tabel voor minimum vrijboord van tankschepen

De grondslag voor het minimum vrijboord in de zomer van tankschepen, welke voldoen aan de vastgestelde normen, is neergelegd in de onderstaande tabel, waarbij de onder *(a)* en *(b)* gegeven voorschriften moeten worden gevolgd.

L in meters	Minimum Vrijboord in millimeters	L in meters	Minimum Vrijboord in millimeters
57	535	123	1 610
60	575	126	1 670
63	615	129	1 730
66	655	132	1 795
69	695	135	1 860
72	740	138	1 925
75	780	141	1 990
78	825	144	2 055
81	875	147	2 115
84	920	150	2 175
87	970	153	2 235
90	1 020	156	2 290
93	1 070	159	2 350
96	1 120	162	2 405
99	1 170	165	2 460
102	1 220	168	2 510
105	1 275	171	2 565
108	1 325	174	2 615
111	1 380	177	2 660
114	1 435	180	2 710
117	1 495	183	2 755
120	1 550		

(*a*) Voor schepen met een lengte groter dan 183 meter, wordt het minimum vrijboord volgens door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nader vast te stellen regelen bepaald en voor schepen met een lengte kleiner dan 57 meter volgens de tabel in artikel 68.

(*b*) De afronding in centimeters van de maten voor het minimum vrijboord na afloop der berekening geschiedt op de wijze als aangegeven in artikel 68 onder (*f*).

D. *Schepen van bijzonder type*

Artikel 116

Bepalingen voor schepen van bijzonder type

1. Voor stoom- of motorschepen, welke een grotere lengte hebben dan 91,50 meter en welke in constructie zodanige overeenkomst met een tankschip vertonen, dat daardoor op soortgelijke wijze de zeewaardigheid van het geladen schip is vergroot, kan een vermindering van minimum vrijboord worden toegestaan.

2. De grootte van deze vermindering wordt in dat geval door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bepaald in verhouding tot het minimum vrijboord, dat aan tankschepen wordt toegekend, waarbij rekening wordt gehouden met de mate, waarin wordt voldaan aan de

voorwaarden voor het toekennen van het minimum vrijboord voor tankschepen en met de waterdichte indeling.

3. Het minimum vrijboord, dat aan zulk een schip wordt toegekend, mag niet kleiner zijn dan dat, hetwelk voor het schip als tankschip zou worden vastgesteld.

HOOFDSTUK VII

Vaargebieden en periodieke seizoenvaargebieden

(Zie afbeelding 5)

Artikel 117

Toepassing

In de verschillende vaargebieden mag niet dieper worden afgeladen, dan tot de bij het betreffende vaargebied behorende lijn, welke deel uitmaakt van het uitwateringsmerk, als genoemd in de artikelen 6, 69 en 98, terwijl daarbij rekening moet worden gehouden met het bepaalde in de artikelen 63 tot en met 67, 75 en 114, met dien verstande, dat het in periodieke wintervaargebieden, buiten de daarbij genoemde tijdperken, steeds geacht wordt zomer te zijn.

Artikel 118

Noordelijk Periodiek Wintervaargebied

1. Het Noordelijk Periodiek Wintervaargebied is gelegen ten Noorden van een lijn, getrokken van de Oostkust van Noord-Amerika langs de parallel van 36° Noorderbreedte naar Kaap Tarifa (Spanje), van de Oostkust van Korea langs de parallel van 35° Noorderbreedte naar de Westkust van Honshiu (Japan), van de Oostkust van Honshiu langs de parallel van 35° Noorderbreedte tot 150° Westerlengte en van daar langs de loxodroom naar de Westkust van het eiland Vancouver op 50° Noorderbreedte, waarbij Fusan (Korea) en Yokohama beschouwd worden op de grenslijn te liggen van het Noordelijk Periodiek Wintervaargebied en het Zomervaargebied.

2. In dit gebied wordt het wintertijdperk gerekend van 16 October tot en met 15 April, behoudens de hieronder volgende uitzonderingen:

(*a*) in de Atlantische Oceaan wordt in het Noordelijk Periodiek Wintervaargebied het wintertijdperk gerekend van 1 November tot en met 31 Maart, voor zover een gebied betreft bewesten, bezuiden en beoosten een lijn recht Zuid getrokken van de kust van Groenland op 50° Westerlengte tot aan 45° Noorderbreedte, vandaar langs de parallel van 45° Noorderbreedte tot aan de meridiaan van 15° Westerlengte, vandaar recht Noord tot aan 60° Noorderbreedte en vervolgens langs de parallel van 60° Noorderbreedte tot aan de Westkust van Noorwegen, waarbij Bergen beschouwd moet worden op de grenslijn te liggen van dit gebied en het overblijvende gedeelte van het Noordelijk Periodiek Winter vaargebied;

(*b*) in de Oostzee en haar toegangen (begrensd door de meridiaan van Kaap Skagen) wordt het wintertijdperk gerekend van 1 November tot en met 31 Maart;

(*c*) in de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt het wintertijdperk gerekend van 16 December tot en met 15 Maart;

(*d*) in de Japanse Zee tussen de parallellen van 35° en 50° Noorderbreedte wordt het wintertijdperk gerekend van 1 December tot en met 28/29 Februari.

Artikel 119

Tropisch vaargebied

1. Het Tropisch vaargebied wordt aan de Noordzijde begrensd door een lijn, getrokken van de Oostkust van Zuid-Amerika langs de parallel van 10° Noorderbreedte tot 20° Westerlengte, daarna recht Noord tot 20° Noorderbreedte en vandaar langs de parallel van 20° Noorderbreedte tot de Westkust van Afrika; vervolgens van de Oostkust van Afrika langs de parallel van 8° Noorderbreedte naar de Westkust van het Maleise schiereiland, vandaar de kust volgend van dit schiereiland en van Siam tot de Oostkust van Cochin China op 10° Noorderbreedte en vervolgens langs de parallel van 10° Noorderbreedte tot 145° Oosterlengte; vandaar recht Noord tot 13° Noorderbreedte en vervolgens langs de parallel van 13° Noorderbreedte naar de Westkust van Centraal Amerika, waarbij Saigon beschouwd wordt op de grenslijn te liggen van het Tropisch vaargebied en het Periodiek Tropisch vaargebied, bedoeld in artikel 122 onder (*d*). De Zuidelijke grens wordt gevormd door een lijn, getrokken van de Oostkust van Zuid-Amerika langs de Zuider-keerkring tot de Westkust van Afrika; van de Oostkust van Afrika langs de parallel van 20° Zuiderbreedte tot de Westkust van Madagaskar, vandaar langs de West- en Noordkust van Madagaskar tot 50° Oosterlengte, vervolgens recht Noord tot 10° Zuiderbreedte, vandaar langs de parallel van 10° Zuiderbreedte tot 110° Oosterlengte, dan langs de loxodroom naar Port Darwin (Australië) en vandaar Oostwaarts langs de kust van Australië en het eiland Wessel tot Kaap Wessel, vervolgens langs de parallel van 11° Zuiderbreedte naar de Westzijde van Kaap York, van de Oostzijde van Kaap York op 11° Zuiderbreedte langs de parallel van 11° Zuiderbreedte naar 150° Westerlengte, vandaar langs de loxodroom naar een punt op 26° Zuiderbreedte en 75° Westerlengte en ten slotte langs de loxodroom naar een punt op de Westkust van Zuid-Amerika op 30° Zuiderbreedte, waarbij Coquimbo, Rio de Janeiro en Port Darwin worden beschouwd op de grenslijn te liggen van het Tropisch en van het Zomervaargebied.

2. De volgende gebieden worden bovendien als Tropisch vaargebied beschouwd:

(*a*) Het Kanaal van Suez, de Rode Zee en de Golf van Aden tot de meridiaan van 45° Oosterlengte, waarbij Aden en Berbera beschouwd worden op de grenslijn te liggen van het Tropisch vaargebied en het Periodiek Tropisch vaargebied, als bedoeld in artikel 122 onder *b* (2);

(*b*) De Perzische Golf tot de meridiaan van 59° Oosterlengte.

Artikel 120

Zuidelijk Periodiek Wintervaargebied

1. Het Zuidelijk Periodiek Wintervaargebied is gelegen bezuiden een lijn, getrokken van de Oostkust van Zuid-Amerika langs de parallel van 40° Zuiderbreedte tot 56° Westerlengte, vandaar langs de loxodroom naar een punt gelegen op 34° Zuiderbreedte en 50° Westerlengte, vervolgens langs de parallel van 34° Zuiderbreedte tot de Westkust van Afrika; van de Oostkust van Afrika op 30° Zuiderbreedte langs de loxodroom naar de Westkust van Australië op 35° Zuiderbreedte, vervolgens langs de Zuidkust van Australië tot Kaap Arid, vandaar langs de loxodroom naar Kaap Grim (Tasmanië), vervolgens langs de Noordkust van Tasmanië naar Eddystone Punt, vandaar langs de loxodroom naar de Westkust van Zuideiland (Nieuw-Zeeland) op 170° Oosterlengte, vervolgens langs de West-, Zuid- en Oostkust van Zuideiland tot Kaap Saunders en vandaar langs de loxodroom naar een punt op 33° Zuiderbreedte en 170° Westerlengte; van dit punt langs de parallel van 33° Zuiderbreedte naar de Westkust van Amerika, waarbij Valparaiso, Kaapstad en Durban worden beschouwd op de grenslijn te liggen van het Zuidelijk Periodiek Wintervaargebied en het Zomervaargebied.

2. In dit gebied wordt het wintertijdperk gerekend van 16 April tot en met 15 October.

Artikel 121

Zomervaargebieden

De in de artikelen 118, 119 en 120 niet genoemde gebieden vormen de Zomervaargebieden.

Artikel 122

Periodiek Tropische vaargebieden

De volgende gebieden worden als Periodiek Tropische vaargebieden beschouwd:

(*a*) In de Noord-Atlantische Oceaan van 1 November tot en met 15 Juli: een gebied, aan de Noordzijde begrensd door een lijn van Kaap Catoche (Yucatan) naar Kaap San Antonio (Cuba), door de Zuid-Cubaanse kust tot 20° Noorderbreedte en door de parallel van 20° Noorderbreedte tot een punt op 20° Noorderbreedte en 20° Westerlengte, aan de Westzijde door de kust van Centraal-Amerika, aan de Zuidzijde door de Noordkust van Zuid-Amerika en door de parallel van 10° Noorderbreedte en aan de Oostzijde door de meridiaan van 20° Westerlengte;

(*b*) De Arabische Zee:

(1) Ten Noorden van 24° Noorderbreedte van 1 Augustus tot en met 20 Mei. (Karachi wordt beschouwd op de grenslijn te liggen van dit vaargebied en het hieronder bedoelde Periodiek Tropisch vaargebied (2));

(2) Ten Zuiden van 24° Noorderbreedte van 1 December tot en met 20 Mei en van 16 September tot en met 15 October;

(*c*) De Golf van Bengalen van 16 December tot en met 15 April;

(*d*) In de Chinese Zee van 21 Januari tot en met 30 April: een gebied, begrensd aan de West- en de Noordzijde door de kust van Indo-China en China tot Hongkong, aan de Oostzijde door de loxodroom van Hongkong naar de haven van Soeal (op het eiland Luzon), door de Westkust van de eilanden Luzon, Samar en Leyte tot aan de parallel van 10° Noorderbreedte en aan de Zuidzijde door de parallel van 10° Noorderbreedte, waarbij Hongkong en Soeal worden beschouwd op de grenslijn te liggen van het Periodiek Tropisch vaargebied en het Zomervaargebied;

(*e*) In de Noordelijke Stille Oceaan:

(1) van 1 April tot en met 31 October: een gebied, aan de Noordzijde begrensd door de parallel van 25° Noorderbreedte, aan de Westzijde door de meridiaan van 160° Oosterlengte, aan de Zuidzijde door de parallel van 13° Noorderbreedte en aan de Oostzijde door de meridiaan van 130° Westerlengte;

(2) van 1 Maart tot en met 30 Juni en van 1 tot en met 30 November: een gebied, aan de Noordzijde en Oostzijde begrensd door de kusten van Californië, Mexico en Centraal-Amerika, aan de Westzijde door de meridiaan van 120° Westerlengte en door de loxodroom lopende van een punt op 30° Noorderbreedte en 120° Westerlengte naar een punt op 13° Noorderbreedte en 105° Westerlengte en aan de Zuidzijde door de parallel van 13° Noorderbreedte;

(*f*) In de Zuidelijke Stille Oceaan:

(1) van 1 April tot en met 30 November: een gebied, aan de Noordzijde begrensd door de parallel van 11° Zuiderbreedte, aan de Westzijde door de Oostkust van Australië, aan de Zuidzijde door de parallel van 20° Zuiderbreedte en aan de Oostzijde door de meridiaan van 175° Oosterlengte, met inbegrip van de Golf van Carpentaria, bezuiden 11° Zuiderbreedte, waarbij Mackay wordt beschouwd op de grenslijn te liggen van het Periodiek Tropisch vaargebied en het Zomervaargebied;

(2) van 1 Maart tot en met 30 November: een gebied, aan de Westzijde begrensd door de meridiaan van 150° Westerlengte, aan de Zuidzijde door de parallel van 20° Zuiderbreedte en aan de Noord- en Oostzijde door de loxodroom, die de Zuidgrens vormt van het Tropisch vaargebied.

Artikel 123

Haven op de grens van twee vaargebieden

Een haven, liggende op de grens tussen twee vaargebieden, wordt beschouwd te liggen binnen de zône, vanwaar het schip komt of waarheen het vertrekt.

BIJLAGE V

OPSPOREN EN BLUSSEN VAN BRAND

HOOFDSTUK I

Algemeen

Artikel 1

Pompen, brandblusleidingen, brandkranen, brandslangen en straalpijpen

1. Brandbluspompen moeten onafhankelijk van het voortstuwingswerktuig gebruikt kunnen worden.

Sanitaire-, lens-, ballast- en algemene dienstpompen mogen als brandbluspomp dienst doen. De capaciteit van een pomp, bestemd voor brandbluspomp, moet ten minste twee derde zijn van de capaciteit, vereist voor de lenspompen. Elk van de pompen moet ten minste één of twee krachtige stralen water kunnen geven, zoals deze nader in de beide hiernavolgende hoofdstukken worden aangegeven. De reikwijdte van de straal moet ongeveer 12 meter vanaf de straalpijp zijn.

2. Brandblusleidingen moeten zo nodig van ontlastkleppen voorzien zijn. Deze kleppen moeten op zodanige plaats zijn aangebracht, dat een te hoge druk in enig deel van de hoofdbrandblusleiding wordt voorkomen.

3. De doorlaat van de brandblusleidingen moet voldoende groot zijn, om een hoeveelheid water voor het gelijktijdig gebruik van ten minste twee brandslangen te kunnen opbrengen, in overeenstemming met de voorgeschreven capaciteit van de voor brandblusdoeleinden bestemde pompen. Voor schepen, waarop de brandblusleiding slechts moet zijn ingericht voor het spuiten van één straal, behoeft de doorlaat van de brandblusleidingen slechts voldoende groot te zijn, opdat een hoeveelheid water voor het gebruik van één brandslang kan worden opgebracht.

4. Het aantal en de plaats van de brandkranen moeten zodanig zijn, dat op enig deel van het schip, waar ook gelegen, ten minste twee waterstralen gespoten kunnen worden, van welke één door middel van een uit één lengte bestaande brandslang van ten hoogste 25 meter. Bij elke brandkraan behoort een brandslang met koppelingen en straalpijp. Voor schepen, waarop de brandblusleiding slechts moet zijn ingericht voor het spuiten van één straal, behoeft dit aantal niet groter te zijn dan nodig is om op elk deel van het schip één waterstraal te kunnen spuiten.

5. De leidingen en kranen moeten zodanig zijn aangebracht, dat de brandslangen gemakkelijk daaraan kunnen worden gekoppeld. Aan boord van schepen, ook wanneer daarmede dekladingen worden vervoerd, moet een voldoende aantal kranen steeds gemakkelijk

bereikbaar zijn; de leidingen mogen niet door deklading beschadigd kunnen worden.

6. Kranen of afsluiters moeten in rode kleur geschilderd zijn en op een zodanige wijze op de leidingen worden aangebracht, dat elke brandslang kan worden aangekoppeld, terwijl de brandbluspompen in bedrijf zijn.

7. Brandslangen moeten vervaardigd zijn van materiaal, dat door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is goedgekeurd; de lengte moet voldoende zijn om een waterstraal te kunnen spuiten in elke ruimte, waarin hun gebruik noodzakelijk kan worden. Zij moeten van de nodige onderdelen voorzien zijn. De inwendige middellijn van de straalpijpmonding moet ten minste 12 millimeter zijn. De straalpijpen moeten tevens ingericht zijn voor het sproeien van water.

8. De brandslangen en de noodzakelijke onderdelen en gereedschappen moeten voor het gebruik gereed, op zichtbare plaatsen en in de onmiddellijke nabijheid van de brandkranen zijn opgeborgen. Zij mogen niet voor andere doeleinden dan voor het blussen van brand gebruikt worden.

9. Brandslangen moeten ten minste tweemaal per jaar beproefd worden.

10. Waar kranen of afsluiters in gangen van verblijven of in andere ruimten voor accommodatie zijn aangebracht, moet door middel van een aftapkraantje bij de klep of kraanplug de waterdruk gecontroleerd en vuil verwijderd kunnen worden.

Artikel 2

Extincteurs, vast opgestelde brandblusapparaten

1. Het brandblussend middel, de constructie en de werkwijze van extincteurs moeten door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd. De inhoud van draagbare extincteurs mag niet groter zijn dan 13,5 liter en, indien niet anders bepaald, niet kleiner dan 9 liter.

2. Het aantal reservevullingen moet in overeenstemming zijn met de daartoe door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te geven voorschriften.

3. Extincteurs, waarin het brandblussend middel onder druk bewaard wordt, mogen niet in passagiers- of bemanningsverblijven geplaatst zijn.

4. Eén van de draagbare extincteurs, welke voor het gebruik in een bepaalde ruimte zijn bestemd, moet nabij de toegang tot die ruimte worden geplaatst.

5. Alle afsluiters van een vast opgesteld brandblusapparaat moeten een zodanige plaats hebben, dat ze gemakkelijk bereikbaar zijn en dat de toegang daartoe bij het uitbreken van brand niet gemakkelijk afgesneden wordt.

6. De in dit artikel bedoelde toestellen moeten periodiek nagezien worden en aan beproevingen worden onderworpen, welke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden voorgeschreven.

Artikel 3

Verstikkend gas of stoom voor laadruimen, machinekamers en ketelruimen

1. De aanvoerleidingen voor de toelating van verstikkend gas of stoom in laadruimen, machinekamers of ketelruimen, moeten van afsluiters of kranen voorzien zijn, welke gemakkelijk onder alle omstandigheden van het dek af bereikbaar zijn en zodanig gemerkt zijn, dat daardoor duidelijk wordt aangegeven, naar welke afdelingen de leidingen voeren. Doelmatige voorzieningen moeten worden getroffen, welke een ongewenste toelating van gas of stoom in een afdeling kunnen voorkomen. Indien een leiding naar een voor passagiers toegankelijke ruimte voert, moet een goed beschermde extra afsluiter of kraan buiten deze ruimte worden aangebracht.

2. Het leidingstelsel moet een doeltreffende verdeling van de stoom of van het verstikkende gas mogelijk maken. Grote ruimen moeten over ten minste twee aanvoerleidingen beschikken, van welke één naar het voorste en één naar het achterste deel leidt. Indien stoom wordt toegepast, moeten de aanvoerleidingen afzonderlijke toevoer naar het onderruim en de verschillende tussendekken mogelijk maken en tot diep in het ruim leiden.

3. Waar koolzuur als brandblussend middel, zowel in laadruimen als in machinekamers of ketelruimen wordt gebruikt, behoeft de hoeveelheid gas niet groter te zijn dan die, welke wordt voorgeschreven voor de grootste afdeling, welke op deze wijze wordt beveiligd, onverschillig of deze een laadruim, een machinekamer of een ketelruim is, met inachtneming van de beperkende bepaling in de gevallen, bedoeld in artikel 10, lid 4 onder (*b*), en in artikel 15, lid 8.

De installatie moet voorzien zijn van veiligheidsinrichtingen, waardoor in geval van brand de druk daarin nergens hoger dan tot negen tiende van de persdruk van de koolzuurcilinders kan stijgen.

Inrichtingen moeten worden aangebracht, zodat elke cilinder gemakkelijk gewogen kan worden.

De afdeling, waarin de hoofd-koolzuurcilinderbatterij is opgesteld, moet van een luchtkoker van voldoende doorsnede zijn voorzien.

4. De nodige voorzieningen moeten worden getroffen, opdat alle fans, dienende voor ventilatie en voor kunstmatige trek, stopgezet kunnen worden buiten de ruimte, waarin zij zijn opgesteld en dat alle gangen, ventilatiekokers, ringvormige ruimten rond schoorstenen en andere openingen naar ruimten, waarin stoom of verstikkend gas als brandblussend middel wordt gebezigd, gesloten kunnen worden.

5. Voorzieningen moeten worden getroffen, opdat ter plaatse een hoorbare waarschuwing wordt gegeven, zodra in een werkruimte koolzuur wordt toegelaten.

Artikel 4

Automatisch sprinklersysteem

1. Een automatisch werkend watersprinklersysteem, zoals bedoeld in artikel 42 van bijlage II moet steeds onder voldoende druk staan;

een doorlopende toevoer van water moet verzekerd zijn. De desbetreffende buitenboordafsluiter moet daartoe steeds geopend zijn. De bedieningssleutel moet slechts in geopende stand afgenomen kunnen worden en onder berusting zijn van de chef van de machinekamer.

2. Het systeem moet ter beoordeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in een aantal secties zijn onderverdeeld; de inrichting moet op één of meer doelmatige plaatsen automatisch de aanwezigheid en de plaats van brand kunnen aantonen.

3. De pomp of pompen, welke het spuiten van de sprinkler-elementen onderhouden, moeten automatisch gaan werken, indien een drukval in het systeem optreedt.

4. Elke pomp moet in staat zijn doorlopend een voldoende hoeveelheid water onder de juiste druk voor sprinkler-elementen op te brengen, wanneer een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te bepalen aantal elementen spuit.

5. Er moeten ten minste twee krachtbronnen zijn voor het in bedrijf stellen van zeewaterpompen, luchtcompressors en automatische alarmtoestellen. Bij het gebruik van electrische stroom moet deze worden verkregen via het noodschakelbord, door middel van een voedingleiding, welke uitsluitend voor dat doel wordt gebruikt. Er mag geen andere schakelaar in de stroomketen zijn dan die aan het noodschakelbord. De schakelaar moet van een duidelijk opschrift voorzien en normaal ingeschakeld zijn.

6. Sprinkler-elementen moeten gaan spuiten bij een temperatuur, welke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt bepaald. Alle automatische inrichtingen moeten van doelmatige middelen voorzien zijn voor periodieke beproevingen.

Artikel 5

Gasmasker-zuurstoftoestellen, rookhelmen en veiligheidslampen

1. Gasmasker-zuurstoftoestellen en rookhelmen moeten van een type zijn, goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Rookhelmen moeten voorzien zijn van luchttoevoer van buitenaf door middel van een lange slang, welke dusdanig stevig moet zijn, dat de toevoer van verse lucht niet door knikken van de slang kan worden afgesloten.

2. Om te voorkomen, dat de drager van een rookhelm met luchtslang rook inademt, moet de lengte van de beschikbare slang voldoende groot zijn om te kunnen reiken van het open dek, vrij van het luikhoofd, de deuropening of ingang, tot aan elke plaats in de ruimen of voortstuwingsruimten.

3. Een gasmasker-zuurstoftoestel kan de plaats van een rookhelm met slang innemen. Bij elk gasmasker-zuurstoftoestel moet ten minste één reserve zuurstofcylinder en één reserve kalipatroon aanwezig zijn.

4. Veiligheidslampen moeten een minimum brandtijd van drie uren bezitten en door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd zijn.

Artikel 6

Toelating van vervangende middelen

Waar in deze bijlage enig toestel, apparaat, brandblussend middel of inrichting van bijzondere soort of aard is voorgeschreven, kan elk ander toestel, enz. daarvoor in de plaats worden gesteld, indien ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond, dat het vervangende middel of de inrichting niet minder doeltreffend is.

HOOFDSTUK II

Bepalingen voor passagiersschepen

Artikel 7

Niet-automatische alarmtoestellen en automatische brandmelders

1. Aan boord van passagiersschepen, behoudens die, bedoeld in lid 3, moeten niet-automatische brandalarmtoestellen over de passagiers- en bemanningsverblijven verdeeld worden aangebracht, welke het voor de brandrondedienst mogelijk maken onmiddellijk de brug of de brandcontrole-stations, bedoeld in artikel 25 van bijlage II, te alarmeren.

2. Aan boord van de in lid 1 bedoelde schepen moet een goedgekeurde inrichting zijn aangebracht, welke automatisch op één of meer doelmatig gekozen plaatsen of op de in lid 1 bedoelde stations, waar zulks het snelst door de bemanning kan worden opgemerkt, het begin, de aanwezigheid en de plaats van brand aantoont in enig deel van het schip, dat niet toegankelijk is voor de rondedienst, met uitzondering van ruimten, welke geen brandgevaar van betekenis opleveren.

3. Aan boord van een passagiersschip, dat niet meer dan 36 passagiers vervoert en waar de brandbescherming in verblijven en dienstruimten ingevolge artikel 26 van bijlage II is beperkt tot hetgeen in de artikelen 29 en 30 van die bijlage is voorgeschreven, moet bovendien een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde inrichting worden aangebracht, welke automatisch op één of meer plaatsen, waar zulks het vlugst door de bemanning kan worden opgemerkt, het begin, de aanwezigheid en de plaats kan aantonen van brand in enige gesloten ruimte, bestemd voor het gebruik van passagiers en bemanning of tot dienstruimte, met uitzondering van ruimten, welke geen brandgevaar van betekenis opleveren.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan vrijstelling van toepassing van lid 2 van dit artikel verlenen, indien kan worden aangetoond, dat deze in verband met de korte duur van de reizen van het schip onredelijk zou zijn.

5. Dit artikel is niet van toepassing op schepen, genoemd in de artikelen 1 en 18 van bijlage III.

Artikel 8

1. Aan boord van een passagiersschip moet de brandblusleiding zodanig zijn ingericht, dat met ten minste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig in en op elk deel van het schip, dat voor passagiers of bemanning wordt gebruikt, gespoten kan worden, ook wanneer alle waterdichte deuren en alle deuren in de hoofdbrandschotten gesloten zijn. De deuren in tussenliggende schotten mogen daartoe van goed afsluitbare openingen zijn voorzien.

Ruimten en dekken gebruikt door passagiers en bemanning

2. Aan boord van een passagiersschip moeten de nodige draagbare extincteurs, met een inhoud van ten minste 9 liter, in de verschillende bemannings- en passagiersverblijven, bij de radiohut, de kombuizen en op verder daarvoor in aanmerking komende plaatsen zijn opgesteld, een en ander ter beoordeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 9

1. Aan boord van een passagiersschip moet de brandblusleiding zodanig zijn ingericht, dat met ten minste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig in elk laadruim gespoten kan worden.

Laadruimen

2. Bovendien moet aan boord van een in lid 1 bedoeld schip van 1000 ton of meer een inrichting zijn aangebracht om door middel van een vaste pijpleiding in elke afdeling, waar lading is geborgen, dadelijk een verstikkend gas te kunnen blazen. De capaciteit moet zodanig zijn, dat een hoeveelheid gas kan worden ontwikkeld tot een volume, gelijk aan 30 percent van de bruto-inhoud van het grootste laadruim van het schip, hetwelk luchtdicht kan worden afgesloten. Waar koolzuur als brandblussend middel wordt gebruikt, moet het volume gas op 0,56 kubieke meter per kilogram worden gesteld. In plaats van gas mag stoom worden toegepast, mits in dit geval de stoomproductie bij voortduring tijdens de vaart zodanig zij, dat ten minste een kilogram per uur voor elke 0,75 kubieke meter van de bruto-inhoud van het grootste laadruim van het schip beschikbaar is.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan vrijstelling van toepassing van lid 2 verlenen, indien kan worden aangetoond, dat deze in verband met de korte duur van de reizen van het schip onredelijk zou zijn.

Artikel 10

1. Aan boord van een passagiersschip moet de brandblusleiding zodanig zijn ingericht, dat met ten minste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig in elk deel van de machinekamers, ketelruimen en bunkers gespoten kan worden.

Voortstuwingsgedeelten en bunkers

2. Aan boord van passagiersschepen, geen motorschepen zijnde, waarvan ketels uitgerust zijn met geforceerde trek, moeten de desbetreffende luchtkanalen van een stoombrandblusleiding zijn voorzien.

3. Aan boord van een passagiersschip, hetwelk voorzien is van met olie gestookte ketels of hetwelk door motoren wordt voortgestuwd, moeten in elk voortstuwingsgedeelte ten minste twee brandafsluiters aanwezig zijn, van welke één aan bakboord en één aan stuurboord is aangebracht. Bij elk der brandafsluiters moet een brandslang met koppeling en straalpijp aanwezig zijn.

4. Aan boord van een passagiersschip, geen motorschip zijnde, waar de hoofd- en hulpketels met olie gestookt worden, moeten behalve de inrichtingen, genoemd in de leden 1 en 2, aanwezig zijn:

(*a*) op elke stookplaat en in elke ruimte, waarin een gedeelte van de brandstofolie-installatie is opgesteld, twee goedgekeurde draagbare extincteurs van een type, dat schuim of andere voor het blussen van oliebranden goedgekeurde stof ontwikkelt;

(*b*) inrichtingen, waardoor in ten hoogste tien minuten schuim ontwikkeld kan worden over het ketelruim of, in geval er meer dan één ketelruim is, over elk ketelruim en over elke ruimte, waarin zich delen van de brandstofolie-installatie of brandstofolie-bezinktanks bevinden. De hoeveelheid schuim, welke kan worden ontwikkeld, moet ruimschoots voldoende zijn om tot een hoogte van 15 centimeter het gehele oppervlak te bedekken, waarover olie zich in geval van lekkage kan verspreiden. Bij de berekening van de hoeveelheid schuim moet in aanmerking genomen worden dat, indien chemisch schuim wordt gebruikt, 15 percent en indien luchtschuim wordt gebruikt, 30 percent door wegbranden verloren gaat. In de plaats van schuim mag verstikkend gas of een goedgekeurd vast ingebouwd hoge druk watersproeisysteem worden toegepast.

Waar koolzuur als brandblussend middel in deze ruimten wordt gebruikt, moet de hoeveelheid mede te voeren gas zó groot zijn, dat een minimum hoeveelheid vrij gas beschikbaar is, gelijk aan 30 percent van de bruto-inhoud van de grootste ruimte; een ketelruim wordt daarbij gemeten tot aan de bovenkant van de ketels, een machinekamer tot een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gelijkwaardig geachte hoogte. Indien machinekamer en ketelruim niet voldoende gescheiden zijn en brandstofolie uit de vullingen van het ketelruim in de machinekamer kan lekken, moeten machinekamer en ketelruim tezamen als één afdeling worden beschouwd. De inrichting moet buiten de afdeling, waarin brand kan voorkomen, in werking kunnen worden gesteld en geregeld;

(*c*) bij één ketelruim één schuimblusser met een inhoud van ten minste 136 liter en bij meer dan één ketelruim twee van zulke schuimblussers. Deze blussers moeten voorzien zijn van op haspels gewonden slangen, welke geschikt zijn om alle delen van de ketelruimen en van de ruimten, welke delen van de brandstofolie-installatie of brandstofolie-bezinktanks bevatten, te bereiken. In plaats van een schuimblusser met een inhoud van 136 liter mag een kool-

zuur-brandblusapparaat met een capaciteit van 45 kilogram worden toegepast.

5. Waar aan boord van een passagiersschip hoofd- en/of hulpketels met olie gestookt worden, moeten op elke stookplaat één of meer bakken, tezamen inhoudend ten minste 0,3 kubieke meter zand, met soda-oplossing doordrenkt zaagsel of andere goedgekeurde stoffen, benevens schoppen om deze stoffen te verspreiden, aanwezig zijn.

6. Aan boord van een passagiersschip, dat door motoren wordt voortgestuwd, moeten, behalve de inrichtingen, genoemd in de leden 1 en 3, in elke voortstuwingsruimte deugdelijke schuimblussers met doelmatige sproei-installaties, als hieronder is aangegeven, aanwezig zijn:

(*a*) één schuimblusser met een inhoud van ten minste 45 liter en bovendien één schuimblusser met een inhoud van ten minste 9 liter voor elke 1000 rempaardekrachten der voortstuwingswerktuigen met dien verstande, dat het totale aantal schuimblussers van 9 liter niet kleiner mag zijn dan twee en niet groter behoeft te zijn dan zes. In plaats van een schuimblusser met een inhoud van 45 liter mag een koolzuur-brandblusapparaat met een inhoud van 16 kilogram worden toegepast;

(*b*) indien zich een hulpketel aan boord bevindt, de inrichtingen voorgeschreven in de leden 4 en 5 en indien deze ketel zich in de voortstuwingsruimte bevindt, in plaats van de hierboven vermelde schuimblusser met een inhoud van ten minste 45 liter, één schuimblusser met een inhoud van ten minste 136 liter met doelmatige slangaansluitingen of een ander goedgekeurd toestel om schuim te ontwikkelen en te verspreiden.

In plaats van een schuimblusser met een inhoud van 136 liter mag een koolzuur-brandblusapparaat met een capaciteit van 45 kilogram worden toegepast, indien dit naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie even doeltreffend is.

7. Aan boord van een passagiersschip, dat door motoren met een gezamenlijk vermogen van 1000 rempaardekrachten of groter wordt voortgestuwd, moet gelegenheid zijn om verstikkend gas toe te laten in de uitlaatgassenleidingen.

8. Aan boord van een passagiersschip, hetwelk door motoren wordt voortgestuwd en dat voor brandblussing in de laadruimen over een koolzuur-brandblusinrichting beschikt, moeten de voortstuwingsruimten eveneens hierop aangesloten zijn, doch de capaciteit behoeft hiervoor niet vergroot te worden. De wijze van aansluiting moet ten genoegen zijn van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

9. Aan boord van een passagiersschip moeten ten minste twee draagbare extincteurs in elke afdeling van de voortstuwingsruimte zijn opgesteld.

10. Alle brandblusmiddelen en hun bedieningsinrichtingen moeten rood geschilderd, gemakkelijk bereikbaar en zo doelmatig mogelijk geplaatst zijn.

Artikel 11

Pompen

1. Aan boord van een passagiersschip moeten, indien het kleiner is dan 4000 ton, ten minste twee en indien het 4000 ton of groter is, ten minste drie werktuiglijk gedreven pompen voor brandblusdoeleinden aanwezig zijn, die onafhankeijlk van het voortstuwingswerktuig kunnen worden gebruikt.

2. Aan boord van een passagiersschip met een lengte van 91,5 meter of meer, hetwelk voorzien is van met olie gestookte ketels of hetwelk door motoren wordt voortgestuwd, moeten de inrichting voor de buitenboord-inlaat met de pompen, hun aansluitingen en hun krachtbronnen zodanig zijn, dat een brand in een bepaalde afdeling niet alle brandbluspompen buiten werking kan stellen.

Voor een schip met een lengte, kleiner dan 91,5 meter, waar een brand in een bepaalde afdeling alle pompen buiten werking zou kunnen stellen, moet een verplaatsbare, werktuiglijk gedreven pomp met onafhankelijke krachtbron of een ander, zoveel mogelijk gelijkwaardig middel tot blussing van de brand beschikbaar zijn.

Artikel 12

Gasmasker-zuurstoftoestel of rookhelm; brandbijl, veiligheidslamp

1. Aan boord van passagiersschepen, welke niet meer dan 200 passagiers vervoeren, moeten ten minste twee deugdelijke en volledige uitrustingen, elk bestaande uit een veiligheidslamp, een reddinglijn van voldoende lengte en een gasmasker-zuurstoftoestel of rookhelm zomede een brandbijl aanwezig zijn. Aan boord van passagiersschepen, welke meer dan 200, doch minder dan 800 passagiers vervoeren, moeten ten minste drie en aan boord van passagiersschepen, welke 800 passagiers of meer vervoeren, ten minste vier dergelijke volledige uitrustingen aanwezig zijn.

2. De uitrustingen moeten zodanig zijn geborgen, dat zij te allen tijde gemakkelijk bereikbaar zijn. De bergplaatsen moeten over het schip verdeeld zijn.

HOOFDSTUK III

Bepalingen voor schepen, geen passagiersschepen zijnde

Artikel 13

Ruimten en dekken gebruikt door bemanning, passagiers, enz.

1. Aan boord van schepen geen passagiersschepen zijnde, van minder dan 1000 ton, moet de brandblusleiding zodanig zijn ingericht, dat met ten minste één krachtige straal water en aan boord van een dergelijk schip van 1000 ton en meer met ten minste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig gespoten kan worden in en op elk deel van het schip, dat voor bemanning of passagiers wordt

gebruikt, ook wanneer de waterdichte deuren gesloten zijn. Schepen met een vermogen van 150 rempaardekrachten of minder zijn van de toepassing van het bepaalde in dit lid uitgezonderd.

2. Aan boord van een schip van meer dan 200 ton moeten in de ruimten, welke gebruikt worden door de bemanning en de passagiers, alsmede bij de radiohut of bij de radio-installatie en bij de kombuizen draagbare extincteurs met een inhoud van ten minste 9 liter in voldoend aantal aanwezig zijn. Op schepen van minder dan 1000 ton behoeft dit aantal niet groter te zijn dan vier en op die van 1000 ton of meer is het minimum-aantal vijf.

3. Indien een met kolen of olie gestookte verwarmingsketel aanwezig is, moet één draagbare schuimblusser extra aanwezig zijn.

Artikel 14

1. Aan boord van schepen, geen pasagiersschepen zijnde, van minder dan 1000 ton, moet de brandblusleiding zodanig zijn ingericht, dat met ten minste één krachtige straal water en aan boord van een dergelijk schip van 1000 ton en meer met ten minste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig in elk laadruim gespoten kan worden. Schepen met een vermogen van 150 rempaardekrachten of minder zijn van de toepassing van het bepaalde in dit lid uitgezonderd. **Laadruimen**

2. Aan boord van een schip van 2000 ton of meer moet bovendien een inrichting zijn aangebracht om door middel van een vaste pijpleiding in elke afdeling, waar lading is geborgen dadelijk een verstikkend gas te kunnen blazen. De capaciteit moet zodanig zijn, dan een hoeveelheid gas kan worden ontwikkeld tot een volume, gelijk aan 30 percent van de bruto-inhoud van het grootste laadruim van het schip, hetwelk luchtdicht kan worden afgesloten. Waar koolzuur als brandblussend middel wordt gebruikt, moet het volume gas op 0,56 kubieke meter per kilogram worden gesteld.

In plaats van verstikkend gas mag stoom worden gebruikt, mits in dit geval de stoomproductie bij voortduring tijdens de vaart zodanig zij, dat ten minste één kilogram per uur voor elke 0,75 kubieke meter van de bruto-inhoud van het grootste laadruim van het schip beschikbaar is. Voor tanks van een tankschip mag in plaats van verstikkend gas of stoom, schuim worden gebruikt.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan vrijstelling verlenen van de eis tot het aanbrengen van een in lid 2 voorgeschreven inrichting voor de laadruimen (andere dan tanks van een tankschip):

(a) indien zij voorzien zijn van stalen luiken en voorts bovendien alle ventilatie- en andere naar de laadruimen leidende openingen doeltreffend kunnen worden afgesloten, of

(b) indien het schip speciaal gebouwd en uitsluitend bestemd is voor ladingen als erts of kolen, of

(c) indien kan worden aangetoond, dat deze in verband met de korte duur van de reizen van het schip onredelijk zou zijn.

Artikel 15

Voortstuwingsgedeelten en bunkers

1. Aan boord van schepen geen passagiersschepen zijnde, met een bruto-inhoud van minder dan 1000 ton, moet de brandblusleiding zodanig zijn ingericht, dat met ten minste één krachtige straal water en aan boord van een dergelijk schip met een bruto-inhoud van 1000 ton en meer met ten minste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig gespoten kan worden in elk deel van de machinekamers, ketelruimen of kolenbunkers. Schepen met een vermogen van 150 rempaardekrachten of minder zijn van de toepassing van dit lid uitgezonderd. Aan boord van een schip, geen passagiers- noch motorschip zijnde, waarvan ketels uitgerust zijn met geforceerde trek, moeten de desbetreffende luchtkanalen van een stoombrandblusleiding zijn voorzien.

2. Aan boord van een schip met een bruto-inhoud van 1000 ton of meer, hetwelk voorzien is van met olie gestookte ketels of hetwelk door motoren wordt voortgestuwd, moeten in elk voortstuwingsgedeelte ten minste twee brandafsluiters aanwezig zijn, van welke één aan bakboord en één aan stuurboord is aangebracht. Bij elk der brandafsluiters moet een brandslang, een koppeling en een straalpijp aanwezig zijn.

3. Aan boord van een schip, geen motorschip zijnde, waar de hoofd- of hulpketels met olie gestookt worden, moeten behalve de inrichtingen, genoemd in de voorgaande leden van dit artikel aanwezig zijn:

(*a*) op elke stookplaat één of meer bakken, tezamen inhoudende ten minste 0,3 kubieke meter zand, met soda-oplossing doordrenkt zaagsel of andere goedgekeurde stoffen, benevens schoppen om deze stoffen te verspreiden;

(*b*) op elke stookplaat en in elke ruimte, waarin een gedeelte van de brandstofolie-installatie is opgesteld, twee goedgekeurde draagbare extincteurs van een type, dat schuim of andere voor het blussen van oliebranden goedgekeurde stof ontwikkelt.

Indien het schip een bruto-inhoud heeft van 1000 ton of meer, bovendien ten minste één zelfde type extincteur met een inhoud van 9 liter voor elke brander. De totale inhoud van dit extra aantal extincteurs behoeft niet groter te zijn dan 45 liter voor elk ketelruim;

(c) indien het schip een bruto-inhoud heeft van 1000 ton of meer, inrichtingen, waardoor in ten hoogste tien minuten schuim ontwikkeld en verdeeld kan worden over het ketelruim of, in geval er meer dan één ketelruim is, over elk ketelruim en over elke ruimte, waarin zich delen van de brandstofolie-installatie of brandstofolie-

benzinktanks bevinden. De hoeveelheid schuim, welke kan worden ontwikkeld, moet ruimschoots voldoende zijn om tot een hoogte van 15 centimeter het gehele oppervlak te bedekken, waarover olie zich ingeval van lekkage kan verspreiden. Bij de berekening van de hoeveelheid schuim moet in aanmerking worden genomen dat, indien chemisch schuim wordt gebruikt, 15 percent, en indien luchtschuim wordt gebruikt, 30 percent door wegbranden verloren gaat.

In de plaats van schuim mag verstikkend gas, stoom of een goedgekeurd vast ingebouwd hoge druk watersproei-systeem worden toegepast.

Waar koolzuur als brandblussend middel in deze ruimten wordt gebruikt, moet de hoeveelheid mede te voeren gas zó groot zijn, dat een minimum hoeveelheid vrij gas beschikbaar is, gelijk aan 30 percent van de bruto-inhoud van de grootste ruimte; een ketelruim wordt hierbij gemeten tot aan de bovenkant van de ketels, een machinekamer tot een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gelijkwaardig geachte hoogte.

Indien machinekamer en ketelruim niet voldoende gescheiden zijn en brandstofolie uit de vullingen van het ketelruim in de machinekamer kan lekken, moeten machinekamer en ketelruim tezamen als één afdeling worden beschouwd. De inrichting moet buiten de afdeling, waarin brand kan voorkomen, in werking kunnen worden gesteld en geregeld;

(*d*) indien het schip een bruto inhoud heeft van minder dan 1000 ton, een inrichting tot het verdelen van stoom onder de ketels.

4. Aan boord van een in lid 3 bedoeld schip met een bruto-inhoud van 1000 ton of meer kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie extra brandblusmiddelen in de machinekamers en ketelruimen voorschrijven, indien olie en steenkolen gelijktijdig als brandstof worden gebruikt.

5. Aan boord van een schip, hetwelk door motoren wordt voortgestuwd, van minder dan 1000 ton moet behalve hetgeen in lid 1 is bepaald, één deugdelijke extincteur met een inhoud van ten minste 9 liter in de voortstuwingsruimte geplaatst zijn, indien het vermogen van de voortstuwingsmotor 150 rempaardekrachten of minder, twee dergelijke extincteurs, indien dat vermogen meer dan 150 rempaardekrachten doch minder dan 300 bedraagt. Aan deze twee moet één draagbare extincteur van het type, dat schuim of andere voor het blussen van oliebranden goedgekeurde stof ontwikkelt, worden toegevoegd, indien het vermogen van de voortstuwingsmotor 300 rempaardekrachten of meer bedraagt.

6. Aan boord van een motorschip van 1000 ton of meer moeten de volgende brandblusmiddelen in de voortstuwingsruimten aanwezig zijn:

(*a*) de middelen volgens de leden 1 en 2;

(*b*) één schuimblusser met een inhoud van ten minste 45 liter of een koolzuur-brandblusapparaat met een capaciteit van 16 kilogram;

(*c*) één schuimblusser met een inhoud van 9 liter voor elke 1000 rempaardekrachten der voortstuwingswerktuigen, met dien verstande, dat het totale aantal schuimblussers van 9 liter niet kleiner mag zijn dan twee en niet groter behoeft te zijn dan zes.

Indien een met olie gestookte hulpketel in de voortstuwingsruimte aanwezig is, zijn eveneens de bepalingen van lid 3 van toepassing.

7. Aan boord van een schip, dat door motoren, met een gezamenlijk vermogen van 1000 rempaardekrachten of groter wordt voortgestuwd, moet gelegenheid zijn verstikkend gas toe te laten in de uitlaatgassenleidingen.

8. Aan boord van een schip, hetwelk door motoren wordt voortgestuwd en dat voor brandblussing in de laadruimen over een koolzuur-brandblusinstallatie beschikt, dienen eveneens de voortstuwingsruimten hierop aangesloten te zijn, doch de capaciteit behoeft hiervoor niet vergroot te worden. De wijze van aansluiting moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

9. Indien een met kolen of olie gestookte verwarmingsketel in de voortstuwingsruimte aanwezig is, moet een draagbare schuimblusser extra aanwezig zijn.

Artikel 16

Pompen, putsen

1. Aan boord van schepen, geen passagiersschepen zijnde, welke voorzien zijn van een motor met een vermogen van niet meer dan 150 rempaardekrachten en van gesleepte schepen, indien zij bemand zijn, moeten de nodige putsen aanwezig zijn om water van buitenboord op te slaan.

2. Aan boord van zeilschepen, al of niet van een hulpmotor met een vermogen van niet meer dan 150 rempaardekrachten, voorzien en van meer dan 200 ton, moet een goed werkende hand-brandspuit aanwezig zijn met zuigbuis en voldoende slangen om alle delen van het schip te bereiken.

3. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, van minder dan 1000 ton en niet genoemd in de voorgaande leden moet ten minste één krachtige werktuiglijk bewogen pomp, die onafhankelijk van het voortstuwingswerktuig kan worden gebruikt, aanwezig zijn om te kunnen dienen tot het blussen van brand.

4. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, van 1000 ton of meer, doch minder dan 4000 ton, moeten ten minste twee en indien 4000 ton of meer, ten minste drie werktuiglijk gedreven pompen aanwezig zijn, die onafhankelijk van het voortstuwingswerktuig kunnen worden gebruikt voor het blussen van brand.

5. Indien aan boord van een schip, als bedoeld in het voorgaande lid, hetwelk voorzien is van met olie gestookte ketels, of hetwelk door motoren wordt voortgestuwd een brand in een bepaalde afdeling alle pompen buiten werking zou kunnen stellen, moet een verplaatsbare, werktuiglijk gedreven pomp met onafhankelijke krachtbron of een ander, zoveel mogelijk gelijkwaardig middel tot blussing van de brand beschikbaar zijn.

Artikel 17

Gasmasker-zuurstoftoestel of rookhelm; brandbijl, veiligheidslamp

1. Aan boord van een schip, geen pasagiersschip zijnde, van 1000 ton en meer doch minder dan 6000 ton, moet ten minste één uitrusting en op die van 6000 ton en meer moeten ten minste twee uitrustingen aanwezig zijn, als bedoeld in lid 1 van artikel 12. Lid 2 van genoemd artikel is eveneens van toepassing.

2. Aan boord van een in het vorig lid bedoeld schip, van meer dan 500 ton, moeten ten minste twee brandbijlen aanwezig zijn, welke op een gemakkelijk bereikbare plaats moeten zijn geborgen. Op kleinere schepen kan met één bijl worden volstaan.

BIJLAGE VI

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE ELECTRISCHE INRICHTINGEN

HOOFDSTUK I

Inleiding

Artikel 1

Toepassing

1. Deze bijlage is van toepassing op de aanleg en het bedrijf van electrische installaties.

2. Voor electrische installaties, welke bij het in werking treden van deze bijlage reeds in bedrijf of in aanleg waren, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gedeeltelijk ontheffing van de voorschriften van deze bijlage verlenen.

3. Bij uitbreiding, herstelling of wijziging van bestaande installaties moeten deze uitbreidingen, herstellingen of wijzigingen zo veel mogelijk met inachtneming van het bepaalde in deze bijlage geschieden.

4. Electrische installaties moeten voldoen aan de voorschriften, welke dienaangaande worden gegeven door het desbetreffende door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureau, voor zover in deze bijlage geen afwijkende of aanvullende voorschriften worden gegeven. Voor niet geklasseerde schepen worden gelijkwaardige eisen gesteld.

Artikel 2

Omschrijvingen

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:

electrische bedrijfsruimten: ruimten, waarin zich electrische machines, transformatoren, accumulatoren, schakel- en verdeelinrichtingen of electrische toestellen bevinden en welke in de regel slechts door bevoegd personeel worden betreden;

electrische machines: generatoren, motoren en omzetters;

electrische voortstuwingsinstallatie: het gedeelte van de scheepsinstallatie uitsluitend bestaande uit de electrische voortstuwingsmotor of -motoren van het schip en de daarmede electrisch verbonden machines, toestellen en leidingen;

spanning: middelbare spanning, bij welke de electrische energie onder normale omstandigheden wordt verbruikt;

noodinstallatie: het gedeelte van de scheepsinstallatie, bestaande uit en ten behoeve van de in artikel 50 van het Schepenbesluit, lid 2 en 3 genoemde en in deze bijlage nader vermelde noodverlichting, noodpomp, verlichting voor de navigatie- en seinlampen en overige inrichtingen, welke in geval van nood moeten kunnen werken;

schakelruimten: besloten ruimten, speciaal bestemd voor het plaatsen van schakel- en verdeelinrichtingen, en welke in de regel slechts door bevoegd personeel worden betreden;

verbruiksvermogen: het vermogen, dat maximaal gelijktijdig zal worden verbruikt;

vochtige ruimten: ruimten, waarin vocht het behouden van een normale isolatietoestand bemoeilijkt of de electrische weerstand van de daarin vertoevende personen belangrijk vermindert.

Artikel 3

Tekeningen van de installatie

1. Bij de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid moeten een volledig installatieschema, leidingtekeningen en verdere plannen van de electrische installatie in viervoud worden overgelegd. Het installatieschema moet in hoofdzaak aangeven:

(a) de stroomsoorten en spanningen, zomede eventuele frequenties;

(b) het aantal, de soort en het vermogen van de generatoren, transformatoren, omzetters, gelijkrichters, accumulatoren en dergelijke;

(c) het aantal, de soort en het meetgebied van de voornaamste meetinstrumenten;

(d) de wijze van schakelen en verbinden van de afzonderlijke delen der installatie;

(e) de soort, de koperdoorsnede en de wijze van aanleggen van de leidingen;

(f) de nominale stroomsterkte van de smeltpatronen, de patroonhouders, de schakelaars en de automatische schakelaars met hun instelling;

(g) het aantal, de soort, het vermogen en eventueel de gelijktijdigheidsfactor, alsmede de stroomsterkte en de arbeidsfactor van motoren, lampen en stroomverbruikende toestellen.

2. Van de in lid 1 bedoelde bescheiden moet steeds een exemplaar aan boord aanwezig zijn.

Belangrijke veranderingen in de aanleg moeten daarop zijn aangebracht.

HOOFDSTUK II

Algemene voorschriften

Artikel 4

Toegelaten spanningen.

1. Behoudens het bepaalde in artikel 32 mag de spanning ten hoogste bedragen:

a) bij gelijkstroom:

(1) 250 volt tussen de polen;

(2) 500 volt tussen de polen voor de vast aangebrachte krachtinstallatie onder door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen voorwaarden;

b) bij wisselstroom:

(1) 115 volt tussen de fazen, mits de spanning tegen aarde niet meer bedraagt, of tengevolge van een fout in de installatie niet meer kan bedragen dan de helft daarvan, voor:

alle doeleinden in hutten en verblijven, niet zijnde ruimten voor algemeen gebruik, als bedoeld in artikel 25 van bijlage II, en onverminderd het onder *b*) (2) bepaalde omtrent kachels en verwarmingstoestellen;

verplaatsbare lampen en verplaatsbare werktuigen en toestellen met een vermogen van minder dan 2,5 kW;

(2) 230 volt tussen de fazen voor:

de vast aangebrachte verlichting met uitzondering van die in hutten, toiletten, badkamers en wasplaatsen;

verplaatsbare werktuigen en toestellen met een vermogen van 2,5 kW of meer;

de vast aangebrachte krachtinstallatie onverminderd het onder *b*) (3) bepaalde;

kachels en overige vast aangebrachte verwarmingstoestellen;

telecommunicatietoestellen voor het interne gebruik;

(3) 440 volt tussen de fazen voor:

de vast aangebrachte krachtinstallatie op schepen met een verbruiksvermogen van 200 kVA of meer voor zover betreft krachtwerktuigen in de machinekamer, stuurmachines, dekwerktuigen, ankerspillen, kaapstanders, ventilatoren voor centrale ventilatie en andere door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan te wijzen werktuigen en toestellen, onder door hem te stellen voorwaarden.

2. De bovenstaande spanningen gelden, voor zover het electronische toestellen betreft, slechts voor de voeding daarvan.

3. Voor accumulatoren heeft de in lid 1 *a*) (1) genoemde spanningsgrens betrekking op de ontlaadspanning.

4. Het in lid 1 bepaalde geldt niet voor voortstuwingsinstallaties.

Artikel 5

Wisselstroom- en draaistroomstelsels

1. Wisselstroom- en draaistroomstelsels mogen niet zijn geaard.

2. Wisselstroom- en draaistroomstelsels mogen niet van een neutrale leiding zijn voorzien.

3. Het in lid 1 en 2 bepaalde geldt niet voor de in artikel 4 lid 1 *b*) (1) bedoelde wisselstroomstelsels.

Artikel 6

Materiaal en inrichting

1. Het voor de installatie gebruikte materiaal benevens de wijze van aanleggen van de installatie moeten een voldoende veiligheid en bedrijfszekerheid waarborgen.

2. Installaties moeten zowel in het algemeen als in onderdelen zodanig zijn ingericht en opgesteld, dat het optreden van brand en van stroomovergang op personen, zowel bij het gebruik en de bediening, als bij herstellings-, onderhouds-, meet- en contrôlewerkzaamheden zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Artikel 7

Bescherming tegen aanraking

Bij alle blanke of daarmede gelijk te stellen delen van een installatie, welke onder spanning kunnen geraken, moet een deugdelijke en doelmatige bescherming tegen aanraking zijn aangebracht.

Dit voorschrift geldt, voor zover geen gevaar van bijzondere aard aanwezig is, niet:
(a) in electrische bedrijfsruimten voor de collectoren en sleepringen van electrische machines bij een gelijkspanning van minder dan 250 volt of bij een wisselspanning van minder dan 130 volt;
(b) in electrische bedrijfsruimten voor de blanke of daarmede gelijk te stellen delen op schakel- en verdeelborden of -rekken, mits zich ter plaatse geisoleerde inrichtingen bevinden, waaraan men zich kan vasthouden en de vloer met een rubbermat of een tegen vocht geïmpregneerd houten rooster is bedekt, met dien verstande, dat zodanige delen niet mogen zijn aangebracht aan de voorzijde van open schakel- en verdeelborden en -rekken bij een gelijkspanning van meer dan 250 volt of bij een wisselspanning van meer dan 230 volt tussen de fazen.

Artikel 8

Aardverbinding

1. Metalen huizen of omhulsels van electrische machines, transformatoren, toestellen en leidingen moeten deugdelijk zijn geaard.
2. Metalen omhulsels van verplaatsbare lampen, gereedschappen en soortgelijke toestellen, welke tot de electrische uitrusting van het schip behoren, moeten bij een gelijkspanning van 100 volt of meer of bij een wisselspanning van meer dan 24 volt tussen de fazen bij een niet-geaard stroomstelsel of tegen de aarde bij een geaard stroomstelsel door middel van een daartoe geschikte geleider, welke deel uitmaakt van de buigzame voedingleiding, zijn geaard.

Artikel 9

Beveiliging tegen loswerken

1. De in de installatie voorkomende electrische verbindingen mogen niet kunnen loswerken.
2. Toestellen, zoals schakelaars, schakelwalsen en dergelijke, welke in meer dan één stand kunnen worden gesteld, moeten zodanig zijn ingericht, dat elk dezer standen is gewaarborgd.

Artikel 10

Invloed van de zwaartekracht

Electrische machines en toestellen moeten zodanig zijn ingericht en opgesteld, dat de goede werking door verandering van de invloed van de zwaartekracht niet wordt belemmerd.

Artikel 11

Invloed op ins rumenten

1. De inrichting en opstelling van electrische machines, transformatoren, accumulatoren, toestellen, de aanleg en de samenstelling van leidingen moeten zodanig zijn, dat magnetische kompassen, tijdmeters en electrische meetinstrumenten niet door optredende magnetische velden kunnen worden beïnvloed en dat de radio-installaties zo weinig mogelijk worden gestoord.
2. De gloeidraad van de lampen voor de verlichting van magnetische kompassen moet op een afstand van ten minste 18 centimeter van de roos verwijderd blijven; hij mag niet meer dan 0,6 ampère

stroom voeren. Alle stroomkringen, welke op een afstand van minder dan 9 meter van magnetische kompassen zijn aangelegd, moeten geheel dubbelpolig zijn uitgevoerd. De heen- en de terugleiding moeten tegen elkaar liggen. De leidingen mogen op een afstand van minder dan 2 meter van de magnetische kompassen geen ijzer- of staaldelen bevatten.

Artikel 12

Groep van de navigatielichten en van de seinlampen

Aan boord van schepen met een verbruiksvermogen van meer dan 1 kW moeten de navigatielichten en de seinlampen ieder op een afzonderlijke stroomkring zijn aangesloten. De groep van de navigatielichten en de seinlampen moet op een doelmatige plaats, op een andere daartoe geschikte stroomkring, welke normaal onder spanning staat, kunnen worden omgeschakeld.

Op passagiersschepen moet deze groep ook op het noodschakelbord kunnen worden geschakeld.

Artikel 13

Aansluiting van contactstoppen

Contactstoppen met contactpennen mogen niet aan het van de stroombron afgekeerde einde van verplaatsbare leidingen zijn aangebracht.

Artikel 14

Kolenruimen, kolenbunkers en kruitkamers

1. In ruimten, bestemd voor het vervoer en de opslag van steenkool, eierkolen, steenkoolbriketten en dergelijke vaste brandstoffen mogen geen electrische toestellen zijn aangebracht, met uitzondering van vast aangebrachte ontploffingsvrije, drukvaste lamparmaturen.

2. Voor de vast aangebrachte verlichting van kruitkamers mag slechts gebruik worden gemaakt van gesloten armaturen, voorzien van een schutglas en -korf.

Andere electrische toestellen, van welke aard ook, mogen niet in kruitkamers zijn geplaatst.

De groep van de lampen in de kruitkamer moet buiten deze ruimte door middel van een dubbelpolige schakelaar spanningloos kunnen worden gemaakt. Een contrôlelamp, die aangeeft of de groep al of niet onder spanning staat, moet ter plaatse zijn aangebracht.

3. Voor tijdelijke verlichting van de in de vorige leden genoemde ruimten mag slechts van draagbare lampen, welke voldoen aan de eisen, gesteld in artikel 32 onder F gebruik worden gemaakt.

Artikel 15

Dekwerktuigen

1. Electrisch gedreven dekwerktuigen moeten zodanig zijn ingericht, dat:

(a) het inschakelen van de aandrijfmotor alleen van de ruststand der bedieningsorganen uit kan geschieden;

(b) bij het wegvallen van de netspanning of bij het onderbreken van de stroomtoevoer naar de aandrijfmotor de rem automatisch in werking treedt en de last vasthoudt. Deze bepaling geldt niet voor het vieren van de last bij dekwerktuigen, waarbij de rem tijdens het vieren met de hand wordt gelicht.

(c) bij toepassing van hulpstroom het ontstaan van een aardsluiting in de hulpstroomketen niet tot het in gang komen of blijven van de aandrijfmotor of het lichten of gelicht blijven van de rem van het lierwerk kan leiden.

2. Nabij het bedieningshandel van electrisch gedreven dekwerktuigen moet de stand van het handel bij halen en vieren op duidelijke en duurzame wijze zijn aangegeven.

3. Nabij de plaats, waar het werktuig wordt bediend, moet een schakelaar of hulpschakelaar zijn aangebracht, waarmede de stroomtoevoer naar de aandrijfmotor of naar de motor van het voedingsaggregaat onafhankelijk van de stand van de bedieningsinrichting van de motor kan worden uitgeschakeld.

HOOFDSTUK III

Accumulatoren

Artikel 16

Algemene voorschriften

1. Accumulatoren moeten zodanig zijn opgesteld, dat zij tegen beschadiging van buiten af doelmatig zijn beschermd.

2. Accumulatoren moeten deugdelijk geïsoleerd zijn opgesteld. De opstelling moet zodanig zijn, dat tussen twee naast elkaar geplaatste cellen geen spanningsverschil groter dan 50 volt kan optreden.

3. Accumulatorenbatterijen moeten met inachtneming van het voorafgaande zijn geplaatst in speciaal voor dit doel bestemde ruimten, kisten of kasten, onderscheidenlijk hierna aangeduid als accuruimten, -kisten of -kasten.

4. Accuruimten moeten op zodanige wijze zijn geventileerd, dat zich hierin geen ontplofbare gasmengsels kunnen verzamelen. Hiertoe moeten zij zijn voorzien van op doelmatige wijze aangebrachte ventilatiepijpen of -kokers. Deze moeten een doortocht hebben van ten minste 175 vierkante centimeter; de inwendige weerstand moet zo gering mogelijk zijn; de verticale afstand tussen het afvoereinde van de afvoerpijp en het toevoereinde van de toevoerpijp moet zo groot als praktisch mogelijk zijn en mag niet minder dan 3 meter bedragen.

Indien in deze ruimten accubatterijen zijn geplaatst, waarvan het product van de spanning in volt en het aantal ampère-uren bij 10-urige ontlading het getal 25 000 te boven gaat, moet bovendien kunstmatige ventilatie worden toegepast. Ditzelfde geldt eveneens, wanneer twee of meer accubatterijen in genoemde ruimten zijn geplaatst en

welke gelijktijdig geladen kunnen worden, indien de som van de afzonderlijke producten bovengenoemd getal overschrijdt.

De kunstmatige ventilatie moet zodanig zijn ingericht, dat per uur een aantal liters lucht gelijk aan 110 maal het product van het aantal cellen en de laadstroomsterkte in ampère, de accuruimte doorstroomt. Tijdens het laden moet de ventilator steeds in werking zijn, totdat de laadstroomsterkte tot 50 % van de aanvangsstroomsterkte is afgenomen.

De kunstmatige ventilatie moet verder zodanig zijn, dat de voorgeschreven natuurlijke ventilatie er door wordt versterkt. De af te voeren gassen mogen de ventilatormotor niet kunnen bereiken, terwijl de waaier of het schoepenrad van zodanig materiaal moet zijn vervaardigd, dat het verwekken van vonken onder alle omstandigheden wordt voorkomen.

Indien naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor accuruimten met accubatterijen beneden genoemde grenswaarde van 25 000 door middel van natuurlijke ventilatie geen voldoende veiligheid wordt verkregen, kan deze kunstmatige ventilatie voorschrijven.

5. Accukisten of -kasten moeten op dezelfde wijze als accuruimten worden geventileerd, met dien verstande, dat de doortocht van de ventilatiepijpen of -kokers niet minder dan 75 vierkante centimeter mag bedragen.

Dit voorschrift is niet van toepassing op kisten of kasten, mits opgesteld op een veilige plaats op het open dek, in welk geval deze kisten of kasten door middel van op doelmatige wijze aangebrachte ventilatie-openingen, zwaanshalzen of dergelijke, moeten zijn geventileerd.

6. Accubatterijen, waarvan het product van het aantal cellen en de laadstroomsterkte in ampère niet meer dan 120 bedraagt, mogen, mits op een goed geventileerde plaats, welke voor onbevoegden niet toegankelijk is, met inachtneming van het eerste lid van dit artikel vrij zijn opgesteld.

7. Het inwendige van accuruimten, -kisten of -kasten moet duurzaam beschermd zijn tegen aantasting door het electrolyt.

8. De opstelling van de cellen moet zodanig zijn, dat voldoende ruimte aanwezig is ten behoeve van het onderhoud en de contrôle van de batterij.

9. In accuruimten, -kisten of -kasten mogen geen andere leidingen aanwezig zijn dan die, welke voor de daarin aanwezige delen der installatie nodig zijn. Machines en toestellen, die tot vonkvorming aanleiding kunnen geven, mogen daarin niet voorkomen. Voor de kunstmatige verlichting van accuruimten mogen slechts lampen worden gebruikt, die binnen vast aangebrachte ontploffingsvrije, drukvaste armaturen zijn aangebracht. Voor tijdelijke verlichting van deze

ruimten mag slechts van draagbare lampen, welke voldoen aan de eisen, gesteld in artikel 32 onder F gebruik worden gemaakt.

10. In of bij accumulatorenruimten moeten volledige gegevens betreffende spanning, capaciteit en stroomsterkte bij laden en ontladen zijn aangegeven.

11. Op de deuren van accuruimten moet zijn aangegeven, dat het binnengaan met open licht en vuur is verboden.

Op de deksels of deuren van accukisten of -kasten moet zijn aangegeven, dat het openen in de nabijheid van open licht en vuur is verboden.

HOOFDSTUK IV

Schakel- en verdeelinrichtingen

Artikel 17

Algemene voorschriften

1. In en op schakel- en verdeelinrichtingen moet zoveel mogelijk gebruik zijn gemaakt van niet van een isolerende bekleding voorziene hoofdrails en hoofdverbindingen.

2. Leidingen, welke behoren tot verschillende stroomkringen, mogen niet aan eenzelfde stel klemmen zijn aangesloten.

3. Bij schakel- en verdeelinrichtingen moet voldoende bedieningsruimte aanwezig zijn.

Onderhoud en bediening mogen niet door in de nabijheid opgestelde toestellen of voorwerpen worden belemmerd.

4. Smeltveiligheden, automaten, schakelaars en dergelijke van licht-, kracht- en verwarmingsinstallaties moeten doelmatig gescheiden zijn aangebracht.

5. Schakel- en verdeelinrichtingen moeten zijn voorzien van de nodige aanduidingen ten dienste van het bedrijf. De polariteit of faze moet duidelijk door verschillende kleuren kenbaar zijn gemaakt.

Artikel 18

Schakel- en verdeelborden en -rekken

Voor schakel- en verdeelborden geldt, onverminderd het bepaalde in de artikelen 7 en 17, het volgende:

(a) niet tegen de wand bevestigde borden moeten zodanig zijn opgesteld, dat zich aan de achterzijde een vrije ruimte bevindt, die goed toegankelijk is; bij een totale lengte van 6 meter of meer moet deze ruimte aan beide einden goed toegankelijk zijn. De toegangen moeten door goed afsluitbare deuren kunnen worden afgesloten; draaideuren moeten naar buiten draaiende deuren zijn;

(b) bij tegen de wand bevestigde borden moeten de verbindingen der aangesloten leidingen aan de voor- of zijkant gecontroleerd en losgemaakt kunnen worden, tenzij de borden aan de achterzijde gemakkelijk bereikbaar zijn;

(c) bij tegen de wand bevestigde schakel- en verdeelrekken moeten de hierop geplaatste toestellen en aangesloten leidingen van de voorzijde af verwijderd en aangebracht kunnen worden.

HOOFDSTUK V

Noodinstallatie op schepen, geen passagiersschepen zijnde

Artikel 19

Noodschakelbord

1. Op schepen, geen passagiersschepen zijnde, welke met een noodgenerator of -batterij zijn uitgerust, moet een noodschakelbord of -kastenbatterij zijn aangebracht. Indien een noodgenerator aanwezig is, moet dit schakelbord of deze kastenbatterij nabij deze generator zijn geplaatst.

2. Bij aanwezigheid van een noodbatterij moet een inrichting aanwezig zijn, waardoor deze batterij automatisch op het noodschakelbord of op de -kastenbatterij wordt aangesloten, zodra de netspanning wegvalt. Tegelijkertijd moet de machinist van de wacht door een optisch sein worden gewaarschuwd.

Indien de stroomvoorziening van de noodverlichting steeds verzekerd is, kan het inschakelen daarvan, in plaats van automatisch, geschieden door een met de hand bediende schakelaar, mits deze schakelaar zich in het stuurhuis of in de kaartenkamer bevindt.

3. Op de in lid 1 bedoelde schepen van minder dan 500 ton mogen een schakelbord en een krachtbron, welke zo hoog als practisch mogelijk is in het schip zijn geplaatst, als noodschakelbord en als noodkrachtbron voor de noodverlichting dienst doen.

HOOFDSTUK VI

Electrische toestellen

Artikel 20

Algemene eisen

1. Stroomvoerende delen van electrische toestellen moeten op onbrandbaar of moeilijk brandbaar niet-hygroscopisch isolatiemateriaal zijn aangebracht.

2. Electrische toestellen moeten tegen mechanische beschadiging voldoende bestand of gevrijwaard zijn.

3. Op electrische toestellen moeten de fabrieksgegevens betreffende stroomsoort, spanning, stroomsterkte en frequentie zijn aangegeven.

Artikel 21

Plaatsing van schakelaars

1. In elke electrische installatie moeten de voor het bedrijf en het doelmatig en veilig verrichten van bedienings-, herstellings- en onderhoudswerkzaamheden nodige schakelaars aanwezig zijn.

2. In de naaste omgeving van motoren moeten schakelaars of gelijkwaardige inrichtingen zijn aangebracht, waarmede elke motor afzonderlijk volledig van het net kan worden gescheiden.

Deze bepaling geldt niet:

(a) voor motoren van een nominaal vermogen van 0,5 kilowatt of minder, aangesloten op een groep, welke door smeltpatronen of maximumschakelaars van een nominale stroomsterkte van ten hoog-

ste 25 ampère is beveiligd, mits deze groep van een groepschakelaar is voorzien;

(b) voor motoren van een nominaal vermogen van 0,5 kilowatt of minder, aangesloten door middel van stopcontacten;

(c) voor motoren, deel uitmakende van een combinatie van motoren, welke bij eenzelfde werktuig behoren, mits een schakelaar aanwezig is, waarmede deze motoren gezamenlijk kunnen worden uitgeschakeld.

3. Indien voor de bediening van motoren automatische schakelaars met afstandbediening worden toegepast, moeten zo nodig maatregelen zijn genomen, welke verhinderen, dat ten gevolge van een aardsluiting in de hulpstroomketen de motoren onverwacht in beweging kunnen komen of ongewild in beweging kunnen blijven.

4. Voor stroomverbruikende toestellen met uitzondering van lampen moeten schakelaars aanwezig zijn, waarmede elk toestel afzonderlijk volledig van het net kan worden gescheiden.

Deze bepaling geldt niet:

(a) voor stroomverbruikende toestellen van een nominaal vermogen van 0,5 kilowatt of minder aangesloten op een groep, welke door smeltpatronen of maximumschakelaars van een nominale stroomsterkte van ten hoogste 25 ampère is beveiligd, mits deze groep van een groepschakelaar is voorzien;

(b) voor stroomverbruikende toestellen aangesloten door middel van stopcontacten van een nominale stroomsterkte van ten hoogste 25 ampère.

5. Schakelaars mogen niet zijn aangebracht in uit hoofde van het bedrijf met de aarde in verbinding zijnde leidingen, tenzij deze door één handeling gelijktijdig met de overige bijbehorende leidingen worden uitgeschakeld.

Artikel 22

Schakeling bij parallel-bedrijf

Indien generatoren parallel zijn geschakeld, moet een beveiligingsinrichting zijn aangebracht, waarmede de belasting bij varen en manoeuvreren bij het afvallen van één generator automatisch wordt teruggebracht tot de toelaatbare belasting der overgebleven generatoren. Deze bepaling geldt niet, indien de maximum belasting, die bij varen of manoeuvreren kan optreden, het vermogen van één overgebleven generator onder alle omstandigheden niet overschrijdt.

Artikel 23

Weerstanden

1. Weerstandselementen van aanloopweerstanden en van al of niet regelbare weerstanden moeten op doelmatige wijze tegen aanraking en tegen indringen van water zijn beschermd en zodanig zijn opgesteld, dat zij geen ontvlamming van brandbare stoffen kunnen veroorzaken.

2. Stroomverbrekende delen van aanloopweerstanden en regelbare weerstanden moeten op doelmatige wijze tegen aanraking zijn beschermd. Deze bepaling is niet van toepassing op weerstanden in schakelruimten.

3. Aanloopweerstanden voor gelijkstroommotoren met een vermogen van 0,75 kilowatt of meer moeten zodanig zijn ingericht, dat na het wegvallen van de spanning het vanzelf in bedrijf komen van de motor bij terugkeren van de spanning niet mogelijk is, tenzij de aard van het bedrijf zulks eist.

Artikel 24

Verwarmingstoestellen

1. Electrische kachels moeten vast zijn opgesteld.

2. Electrische kachels moeten zodanig zijn ingericht en opgesteld, dat zij geen brandgevaar voor hun omgeving kunnen medebrengen. In vochtige ruimten moeten zij van waterdichte constructie zijn.

3. Electrische kachels, welker oppervlakte-temperatuur 100° Celsius kan overschrijden, zijn alleen toegelaten, indien zij door een doeltreffend metalen omhulsel, welks oppervlakte-temperatuur niet hoger kan worden dan 100° Celsius, zijn beschermd.

4. Verwarmingstoestellen, zoals kooktoestellen en dergelijke, mogen alleen worden gebruikt, indien de delen, welke de verwarmingslichamen vormen, zijn omgeven door een doelmatig beschuttend omhulsel.

Artikel 25

Smeltveiligheden en maximumschakelaars

1. Smeltveiligheden van een nominale stroomsterkte van niet meer dan 25 ampère moeten als schroefsmeltveiligheden of daarmede ten minste gelijkwaardige patroonveiligheden zijn uitgevoerd.

2. Smeltveiligheden moeten zodanig zijn ingericht, dat:

(a) bij een nominale stroomsterkte van de smeltpatroon van 6 tot en met 25 ampère voor een bepaalde stroomsterkte het door onachtzaamheid of bij vergissing inzetten van een smeltpatroon van een hogere nominale stroomsterkte niet mogelijk is;

(b) bij een nominale stroomsterkte van de smeltpatroon van minder dan 6 ampère het inzetten van een smeltpatroon van meer dan 6 ampère niet mogelijk is.

3. Het gebruik van open buisveiligheden is verboden. Bovendien is het gebruik van smeltveiligheden met verwisselbare smeltdraad van een nominale stroomsterkte van niet meer dan 25 ampère verboden.

4. Smeltveiligheden moeten zodanig zijn ingericht, dat het uitnemen of inzetten van de smeltpatronen kan geschieden, zonder dat daartoe blanke, onder spanning staande delen met de hand of met ongeïsoleerd gereedschap behoeven te worden aangeraakt en zonder dat gevaar bestaat om met onder spanning staande delen in aanraking te komen.

5. Het gebruik van gerepareerde smeltpatronen, die kennelijk niet voor vervanging van de smeltdraad zijn ingericht, is verboden.

6. Op de smeltveiligheidhouders en op de smeltpatronen moeten de nominale stroomsterkte en de spanning, waarvoor zij mogen worden gebruikt, zijn aangegeven.

7. Smeltveiligheden en maximumschakelaars moeten zoveel mogelijk een uitschakelvermogen bezitten, dat ten minste gelijk is aan het kortsluitvermogen ter plaatse; is dit niet het geval, dan moeten zij zijn beveiligd door smeltveiligheden of maximumschakelaars, welke dit uitschakelvermogen wel bezitten.

8. In serie geschakelde beveiligingsmiddelen moeten onderling voldoende selectief zijn.

Artikel 26

Meet- en contrôletoestellen

1. In elke electrische installatie moeten de voor een deugdelijke bediening en contrôle en voor een doelmatig gebruik nodige meet- en contrôletoestellen zijn aangebracht. Op de meetinstrumenten moet de hoogst toelaatbare waarde door een rode streep zijn aangegeven.

2. Ter contrôle van het al of niet in bedrijf zijn van de generatoren en van de motoren der hulpwerktuigen ten dienste van de voortstuwing of de besturing van het schip moeten op één of meer doelmatig gekozen plaatsen contrôlelampen of meetinstrumenten zijn aangebracht.

Artikel 27

Isolatiemeter en spanningaanwijzers

1. Ter contrôle van de isolatieweerstand van de electrische installatie in haar geheel, zowel als in onderdelen, moet een daartoe geschikte draagbare isolatiemeter aanwezig zijn. Dit voorschrift is niet van toepassing op installaties, indien daarvan geen motoren met een vermogen van meer dan 2,5 kilowatt deel uitmaken. Deze uitzondering geldt niet voor tankschepen en schepen, ingericht voor het vervoer van verpakte brandbare vloeistoffen, als bedoeld in bijlage VII.

2. Om te onderzoeken of de delen van een electrische installatie al of niet onder spanning staan, moeten daartoe geschikte draagbare voltmeters, proeflampen of andere spanningaanwijzers aanwezig zijn.

3. Draagbare spanningaanwijzers moeten voldoen aan de volgende eisen:

(a) zij moeten zodanig zijn ingericht, dat daarin geen kortsluiting kan optreden;

(b) het deel, dat de aanwezigheid van spanning aanwijst, moet zijn omgeven door deugdelijk en moeilijk breekbaar isolatiemateriaal;

(c) zij moeten tegen ruwe behandeling, vallen en stoten zoveel mogelijk bestand zijn.

HOOFDSTUK VII

Lamphouders en lampen

Artikel 28

Algemene eisen

1. Lamphouders voor lampen met schroefvoet moeten aan de volgende eisen voldoen:

(a) de voet van de daarin geschroefde lamp moet geheel en deugdelijk tegen aanraking zijn beschermd;

(b) zij moeten zodanig zijn ingericht, dat loswerken van de lamp afdoende wordt verhinderd.

2. Lampen, fluorescentiebuizen en andere lichtbronnen, vast aangebracht op plaatsen, waar zij in het bedrijf aan beschadiging bloot staan, moeten van stevige schutglazen, welke zonodig door deugdelijke korven worden beschermd, zijn voorzien.

3. In vochtige ruimten moeten ter beoordeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie hetzij druipwaterdichte, hetzij spatwaterdichte of waterdichte lamparmaturen zijn gebruikt. In badkamers mogen geen wand-contactdozen zijn aangebracht.

4. Verlichtingsarmaturen moeten zodanig uitgevoerd zijn, dat geen temperatuurstijgingen kunnen ontstaan, welke schade aan de leidingen kunnen veroorzaken. Overmatige verhitting van het in de omgeving aanwezige materiaal mag niet plaats kunnen vinden.

Artikel 29

Lampengroepen

1. In machinekamers en ketelruimen, in gangen en bij trappen, zomede in die ruimten, welke naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daarvoor in aanmerking komen, moeten bij aanwezigheid van twee of meer lichtpunten, deze op ten minste twee afzonderlijke groepen zijn aangesloten. Dit voorschrift geldt niet ten aanzien van hutten voor passagiers en andere opvarenden.

2. Groepleidingen voor verlichting moeten zijn beveiligd door smeltpatronen of maximumschakelaars van ten hoogste 15 ampère nominale stroomsterkte.

Artikel 30

Verplaatsbare lampen

1. Als verplaatsbare lampen mogen alleen handlampen als in lid 2 omschreven, worden gebruikt. Deze bepaling geldt niet voor statieflampen, dagseinlampen, cargolampen, tafellampen en dergelijke.

2. Handlampen moeten aan de volgende eisen voldoen:

(a) zij moeten zijn vervaardigd met gebruikmaking van sterk isolatiemateriaal of van tegen vocht geïmpregneerd hout, waarin de lamphouder zoveel mogelijk verzonken moet zijn aangebracht; metalen lamphouders in houten handlampen moeten zodanig op isolatiemateriaal zijn bevestigd, dat zij niet met het hout in aanraking komen;

(b) bij afgenomen schutkorf en -glas mogen geen metalen delen van de lamphouder en de lampvoet kunnen worden aangeraakt; de

bescherming van de lampvoet moet voldoende tegen mechanische beschadiging bestand zijn;

(c) zij mogen niet van een schakelaar zijn voorzien.

3. Het metaal van statieflampen en cargolampen mag niet door enig inwendig defect onder spanning kunnen geraken.

Zij mogen niet van een schakelaar zijn voorzien.

HOOFDSTUK VIII

Electrische leidingen

Artikel 31

1. Leidingen moeten zijn beveiligd door smeltveiligheden of maximumschakelaars, waarvan de nominale stroomsterkte niet hoger is dan is voorgeschreven door het desbetreffende door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureau. Beveiliging en belasting

2. Smeltveiligheden of maximumschakelaars behoeven, voor zover daartegen geen overwegende bezwaren bestaan, niet te zijn aangebracht:

(a) in verbindingsleidingen in of aan schakel- en verdeelinrichtingen;

(b) in het algemeen in zodanige gevallen, waar, door het in werking treden van een smeltveiligheid of maximumschakelaar, gevaren zouden kunnen ontstaan, een en ander mits de leidingen brandvrij zijn gelegd.

3. *(a)* In de nul van een meergeleiderstelsel mogen geen smeltveiligheden zijn aangebracht;

(b) In de nul van een meergeleiderstelsel mogen geen maximumschakelaars zijn aangebracht, tenzij de nul tezamen met de polen of fazen kan worden in- of uitgeschakeld.

4. Niet parallel geschakelde leidingen, welke van verschillende zijden stroom kunnen ontvangen, moeten aan die zijden door smeltveiligheden of maximumschakelaars zijn beveiligd.

5. Met uitzondering van de in lid 6 genoemde gevallen, mogen leidingen niet worden parallel geschakeld.

6. Bij toepassing van draaistroom mogen twee of meer drieaderige kabels met een koperdoorsnede per ader van 70 vierkante millimeter of meer worden parallel geschakeld, mits zij tezamen door één smeltveiligheid of maximumschakelaar zijn beveiligd.

Bij toepassing van gelijkstroom mogen twee of meer éénaderige kabels met een koperdoorsnede van 120 vierkante millimeter of meer worden parallel geschakeld, mits zij tezamen door één smeltveiligheid of maximumschakelaar zijn beveiligd.

7. Op de schakel- en verdeelinrichtingen moet de toelaatbare stroomsterkte van iedere stroomkring, evenals de nominale waarde van de smeltveiligheden of maximumschakelaars blijvend zijn aangegeven.

HOOFDSTUK IX

Tankschepen en schepen, ingericht voor het vervoer van verpakte brandbare vloeistoffen

Artikel 32

Aanvullende voorschriften

De electrische installatie op tankschepen en op schepen, ingericht voor het vervoer van verpakte brandbare vloeistoffen, als bedoeld in bijlage VII van het Schepenbesluit, moet, met inachtneming van het in de vorige artikelen bepaalde voor zover daarvan in dit artikel niet wordt afgeweken, voldoen aan de volgende nadere voorschriften:

A 1. De nominale spanning mag ten hoogste bedragen:

bij gelijkstroom:

a. 115 volt voor:

de gehele verlichting;
alle doeleinden in hutten en verblijven, onverminderd het in A 1*b* bepaalde omtrent kachels en verwarmingstoestellen;
telecommunicatietoestellen voor het interne gebruik.

b. 230 volt voor:

de krachtinstallatie;
de kachels en de overige vast aangebrachte verwarmings- en kooktoestellen.

bij wisselstroom:

c. 115 volt tussen de fazen voor:

de gehele verlichting;
alle doeleinden in hutten en verblijven, onverminderd het in A 1*d* bepaalde omtrent kachels en verwarmingstoestellen;
verplaatsbare werktuigen en toestellen van een vermogen van minder dan 2,5 kW;
verplaatsbare lampen;
telecommunicatietoestellen voor het interne gebruik.

d. 230 volt tussen de fazen voor:

de vast aangebrachte krachtinstallatie, onverminderd het onder A 1*e* bepaalde;
kachels en de overige vast aangebrachte verwarmingstoestellen;
verplaatsbare werktuigen en toestellen van een vermogen van 2,5 kW of meer.

e. 440 volt tussen de fazen voor:

de vast aangebrachte krachtinstallatie op schepen met een verbruiksvermogen van 200 kVA of meer (ongeacht de voortstuwingsinstallatie) voor zover betreft krachtwerktuigen in de machinekamer, stuurmachines, dekwerktuigen, ankerspillen, kaapstanders, ventilatoren voor centrale ventilatie en andere door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te aanvaarden werktuigen en toestellen onder door deze te stellen voorwaarden.

2. De bovenstaande spanningen gelden, voor zover het electronische toestellen betreft, slechts voor de voeding daarvan.

3. Voor accumulatoren hebben de onder A 1*a* en A 1*b* genoemde spanningsgrenzen betrekking op de ontlaadspanning.

4. Het in sub 1 bepaalde geldt niet voor voortstuwingsinstallaties.

B Het schip mag niet als terugleider worden gebruikt. Behoudens voor het aansluiten van aardcontrôlelampen mag geen enkel punt van de installatie met de aarde zijn verbonden;

C In tanks en kofferdammen, tenzij deze laatste tevens pompkamer zijn, zie onder E, mogen geen leidingen zijn aangebracht;

D De verlichting moet met inachtneming van het bepaalde onder E en F geschieden door lampen, welke, uitgezonderd in de verblijven, moeten zijn omgeven door gesloten schutglazen, welke zonodig van een stevige metalen bescherming zijn voorzien;

E Voor de vast aangebrachte verlichting in pompkamers, laadruimen bestemd voor het vervoer van K_1 in verpakking en ruimten, welke direct grenzen aan tanks of aan bovengenoemde laadruimen, mag slechts gebruik zijn gemaakt van lampen, welke binnen vast aangebrachte ontploffingsvrije drukvaste armaturen zijn aangebracht. De schakelaars voor de bediening van deze lampen moeten eveneens van ontploffingsvrije constructie zijn uitgevoerd, tenzij deze schakelaars zijn aangebracht op plaatsen, waar geen gevaarlijk gasmengsel kan worden verwacht. Zij moeten buiten genoemde ruimten zijn geplaatst.

F In tanks, kofferdammen, alsmede voor tijdelijke verlichting van de onder E genoemde ruimten, mag slechts gebruik worden gemaakt van draagbare electrische lampen met eigen stroombron, bestaande uit droge elementen of accumulatoren met een totale spanning van ten hoogste 6 volt. De draagbare lampen moeten ook overigens zodanig zijn, dat zij geen aanleiding kunnen geven tot een ontsteking van een ontplofbaar mengsel van koolwaterstoffen en lucht;

G In pompkamers mogen behoudens lamparmaturen geen electrische machines of toestellen worden geplaatst.

HOOFDSTUK X

Passagiersschepen

Artikel 33

Algemene voorschriften

1. De electrische installatie op passagiersschepen gebezigd op internationale reizen moet behalve aan het bepaalde in de hoofdstukken I tot en met VIII voldoen aan de volgende nadere voorschriften.

De electrische installatie op passagiersschepen, welke slechts op nationale reizen worden gebruikt, moet voldoen aan de eisen, welke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden gesteld.

2. Elk passagiersschip, waarvoor uitsluitend electriciteit wordt gebruikt voor het onderhouden van de voor de voortstuwing en veiligheid onontbeerlijke hulpdiensten, moet van ten minste twee hoofdgeneratoraggregaten zijn voorzien. Het vermogen van deze aggregaten moet zo groot zijn, dat de goede werking van genoemde diensten nog gewaarborgd is, indien één hoofdgeneratoraggregaat is uitgeschakeld.

Artikel 34

Noodinstallatie

1. De noodkrachtbron, voorgeschreven in artikel 50 van het Schepenbesluit, moet zo hoog als praktisch mogelijk is, buiten de schacht van de machinekamer, boven het schottendek zijn opgesteld. De capaciteit moet voldoende zijn om gedurende 36 achtereenvolgende uren gelijktijdig de energie te kunnen leveren voor de noodverlichting, voor de in artikel 24 van bijlage II bedoelde noodpomp, voor de alarminstallatie van liften met betreedbare kooi, voor de alarminstallatie als bedoeld in lid 4 van artikel 50 van het Schepenbesluit, voor de brandmeldings- en brandontdekkingsinstallaties als bedoeld in artikel 42 en 43 van bijlage II, voor de niet-automatische brandalarmtoestellen als bedoeld in artikel 7 van bijlage V, zomede voor alle andere inrichtingen, welke in geval van nood gelijktijdig in bedrijf moeten kunnen zijn, tenzij één of meer van deze installaties of toestellen over een eigen batterij beschikken, welke aan de in dit lid genoemde voorwaarden voldoet.

2. Voor passagiersschepen, welke als regel slechts op reizen van korte tijdsduur worden gebruikt, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie met een kortere dan de in lid 1 bedoelde tijdsduur genoegen nemen.

3. De noodkrachtbron, bedoeld in lid 1, moet zijn, hetzij

(a) een accumulatorenbatterij, die zonder wederopladen of overmatig spanningverlies in staat is de noodbelasting op te nemen, hetzij

(b) een generator, aangedreven door een verbrandingsmotor, voorzien van onafhankelijke brandstofvoeding en een goedgekeurd aanzetsysteem. De te gebruiken brandstof mag geen vlampunt hebben, dat lager is dan 55° Celsius.

4. De noodinstallatie moet bij een dwarsscheepse helling van het schip van 22,5°, al of niet gelijktijdig met een langsscheepse helling van 10°, nog goed kunnen werken.

5. Indien de energie voor de noodinstallatie geleverd wordt door een accumulatorenbatterij, moet een inrichting aanwezig zijn, waardoor, indien de hoofdvoeding van de verlichting uitvalt, de noodverlichting automatisch in bedrijf komt. Tegelijkertijd moet de chef van de wacht in de machinekamer door een optisch sein worden gewaarschuwd.

Indien de noodkrachtbron een generator is, moet een accumulatorenbatterij als tijdelijke noodkrachtbron van voldoende capaciteit aanwezig zijn om

(a) gedurende een half uur onafgebroken de noodverlichting te kunnen voeden,

(b) de alarminstallatie van de liften met betreedbare kooi, zomede de alarminstallatie, bedoeld in lid 4 van artikel 50 van het Schepenbesluit te doen werken en

(c) de waterdichte deuren (indien electrisch bediend) te kunnen sluiten. Gelijktijdig sluiten van alle deuren is echter niet noodzakelijk.

De tijdelijke noodkrachtbron moet automatisch in bedrijf komen indien de hoofdvoeding uitvalt, terwijl tegelijkertijd de chef van de wacht in de machinekamer door een optisch sein moet worden gewaarschuwd.

6. Een afzonderlijk noodschakelbord of een afzonderlijke noodkastenbaterij moet zijn aangebracht. Indien een noodgenerator aanwezig is, moet dit schakelbord of deze kastenbatterij nabij deze generator zijn geplaatst.

Artikel 35

Electrische stuurmachines

Voor de voeding van de electrische stuurinrichting moeten twee stel voedingleidingen van het hoofdschakelbord naar de stuurmachinekamer zijn aangebracht. Elk stel voedingleidingen moet een voldoende doorsnede hebben om de motoren, welke gelijktijdig moeten kunnen werken, te voeden. De twee stel leidingen moeten over hun gehele lengte zover van elkaar zijn gescheiden, als praktisch mogelijk is. Deze leidingen en motoren moeten uitsluitend tegen kortsluiting zijn beveiligd.

Artikel 36

Voorzorgen tegen brandgevaar

1. Het schip mag niet als terugleider dienen.

2. Indien een schip door middel van hoofdbrandschotten in secties is verdeeld, moeten in elke sectie ten minste twee afzonderlijke voedingleidingen voor de verlichting worden aangebracht. Een van deze mag de voedingleiding van de noodverlichting zijn.

De voedingleidingen voor de verschillende secties moeten zodanig zijn gelegd, dat, in geval van brand in één sectie, de voeding van de andere secties blijft gehandhaafd. Aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan, indien de hoofd- en de noodvoedingleidingen,

welke één of meer secties doorlopen, zowel in verticale als in horizontale zin zover mogelijk gescheiden zijn aangebracht.

3. Metalen mantels en de bewapening van kabels moeten geaard zijn.

4. *(a)* Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan bijzondere maatregelen voorschrijven, indien kabels, welke niet van een metalen mantel of van een bewapening zijn voorzien, brandgevaar kunnen veroorzaken.

(b) Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voorschrijven, dat kabels voor bepaalde doeleinden of in bepaalde afdelingen van het schip van een speciale constructie moeten zijn.

5. Verbindingen in leidingen onderling mogen slechts in lasdozen, klemmendozen of dergelijke zijn ondergebracht. De constructie daarvan en van andere bijbehorende hulpstukken voor de aanleg van leidingen moet zodanig zijn, dat brandgevaar voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt.

BIJLAGE VII

VERVOER BRANDBARE VLOEISTOFFEN, WELKE LICHT ONTVLAMBAAR ZIJN

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Deze bijlage is van toepassing op schepen, ingericht of gebezigd voor het vervoer van de in artikel 2 bedoelde brandbare vloeistoffen. **Toepassing**

Artikel 2

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder: **Omschrijving**
brandbare vloeistoffen:
de koolwaterstoffen en vloeibare brandstoffen met een vlampunt lager dan of gelijk aan 55° Celsius, met uitzondering van brandbare vloeistoffen, welke in elke verhouding met water mengbaar zijn.

Als vloeibare brandstoffen, als bovenbedoeld, worden beschouwd de vloeistoffen, welke gebruikt plegen te worden om door verbranding warmte, licht of drijfkracht op te wekken.

Zij worden aangeduid als:

K_1 Brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan of gelijk aan 21° Celsius;

K_2 Brandbare vloeistoffen met een vlampunt hoger dan 21°, doch niet hoger dan 55° Celsius;

kofferdam: een ruimte, welke bestemd is om ruimten, waarin K_1 of K_2 wordt vervoerd, af te scheiden van andere delen van het schip en die begrensd wordt door de scheepshuid en door twee oliedichte dwarsschotten, welke ten minste 53 centimeter van elkander zijn verwijderd (deze schotten moeten zich over de gehele breedte van het schip uitstrekken en van de kiel zó hoog zijn opgetrokken, dat geen deel van tank of ruim grenst aan enige andere besloten ruimte dan de kofferdam);

vlampunt: het vlampunt bij een barometerstand van 760 millimeter kwikdruk, bepaald met het toestel van Abel-Pensky.

Artikel 3

1. Wordt K_1 of K_2 in verpakking vervoerd, dan moet deze verpakking bestaan uit stevige blikken of metalen vaten, welke hermetisch zijn gesloten. Lekke vaten of blikken mogen niet aan boord worden gebracht. **Verpakken en stuwen**

2. Blikken moeten in stevige houten kratten of kisten worden vervoerd, tenzij de blikken zelf voldoende sterk zijn. Zij mogen niet zo hoog worden opgestapeld, dat de druk op de onderste laag te groot wordt.

3. Vaten met K_1 of K_2 moeten met een spon- of vulgat naar boven worden gestuwd.

Artikel 4

Passagiers

1. Schepen, waarmede onverpakte K_1 of K_2 wordt vervoerd, mogen geen passagiers vervoeren.

2. Wordt K_1 in verpakking anders dan als deklading vervoerd, dan is vervoer van passagiers slechts toegestaan na verkregen toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 5

Gebruik van een kofferdam

Een kofferdam mag niet als laadruim of als bergplaats worden gebruikt. Een uitzondering wordt gemaakt voor het bergen van vloeistof met een vlampunt hoger dan 55° Celsius, met dien verstande, dat, indien deze vloeistof bestemd is voor eigen gebruik, aan de kofferdam geen ladingtank, welke onverpakte K_1 bevat, mag grenzen.

Artikel 6

Electrische inrichtingen

De electrische inrichtingen moeten voldoen aan de voorschriften, welke voor de in deze bijlage bedoelde schepen in bijlage VI zijn gesteld.

HOOFDSTUK II

Tankschepen

Artikel 7

Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op schepen, welke bestemd zijn om onverpakte K_1 of K_2 als lading te vervoeren.

Artikel 8

Indeling

1. Tanks, waarin K_1 of K_2 wordt vervoerd, moeten gelegen zijn in een gedeelte van het schip, dat aan de vóór- en achterzijde door een kofferdam is begrensd. De tanks moeten oliedicht zijn.

2. In het door kofferdammen begrensde gedeelte van het schip mogen zich, behalve ladingtanks, slechts pompkamers en laadruimen, ingericht voor het vervoer van K_1, K_2 of vloeistof met een vlampunt van hoger dan 55° Celsius in verpakking bevinden.

3. De vorm en afmetingen van de tanks moeten zodanig zijn, dat in een normaal gevulde tank de vrije vloeistofspiegel niet zó groot is, dat door de bewegelijkheid van de lading gevaren kunnen ontstaan.

Artikel 9

Lens- en vulinrichting van kofferdammen

1. De lensinrichting van een kofferdam mag niet op zodanige wijze in verbinding staan met andere leidingstelsels of andere ruimten, dat daardoor naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gevaar kan ontstaan.

2. Een kofferdam moet van een peilinrichting zijn voorzien en in korte tijd geheel met water kunnen worden gevuld.

Artikel 10

Gasdichte afsluiting

Kofferdammen, pompkamers, tanks en laadruimen, als bedoeld in lid 2 van artikel 8, moeten evenals de bijbehorende hoofden gasdicht kunnen worden gesloten, behoudens dat de in de artikelen 13 en 23 genoemde ventilatie-inrichting mag zijn aangebracht.

Artikel 11

Ladingleidingen en pompen

1. Alle ladingtanks moeten door ladingleidingen geheel leeg gepompt kunnen worden. Deze ladingleidingen moeten van alle andere leidingen aan boord volkomen zijn gescheiden. Uitgezonderd kunnen zijn lensleidingen, welke uitsluitend op een pompkamer zijn aangesloten, waarbij de lenspomp tevens dienst doet als aftappomp voor de ladingleiding.

2. Alle ladingpompen moeten in daarvoor bestemde pompkamers zijn ondergebracht.

3. Door de tankschotten mogen geen andere leidingen dan ladingleidingen worden gevoerd.

Artikel 12

Pompkamers

De in artikel 11 genoemde pompkamers moeten achter het voorste en vóór het achterste kofferdamschot zijn gelegen.

Artikel 13

Ventilatie-inrichting

1. Tanks, kofferdammen en pompkamers mogen slechts van een ventilatie-inrichting zijn voorzien indien deze op een doeltreffende plaats uitmondt en aan het boveneinde een deugdelijke vlamkerende inrichting heeft, tenzij deze laatste naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in verband met de veilige plaatsing niet nodig is.

Indien een ventilatie-inrichting op een kofferdam of een pompkamer, welke laatste aansluiting heeft met een ruimte, bestemd voor het vervoer van K_1 of K_2, aanwezig is, moet deze bestaan uit ten minste twee ventilatiekokers, waarvan één nabij de bodem aanvangt en bovendeks van een zuigkap is voorzien.

2. De ventilatie-inrichting van tanks, laadruimen, ingericht voor het vervoer van K_1 of K_2, of daartoe gebezigd, kofferdammen en pompkamers mag geen verbinding hebben met die van andere ruimten.

Artikel 14

Gebruik van vloeibare brandstof

1. Met uitbreiding van het bepaalde in artikel 45 van het Schepenbesluit mogen ook de hulpwerktuigen niet met K_2 worden gedreven.

2. Brandstofvoorraadtanks mogen niet onmiddellijk aan een ladingtank met onverpakte K_1 grenzen.

Artikel 15

Vervoer in verpakking

1. Elk ruim van een tankschip, ingericht voor het vervoer van K_1 in verpakking, moet van elke andere ruimte van het schip, niet voor dit vervoer gebezigd — met uitzondering van een pompkamer of een tank — door een kofferdam of door een andere daarmede gelijk te stellen ruimte zijn gescheiden. In deze met een kofferdam gelijk te stellen ruimte is het verrichten van elke handeling, welke vonkvorming, vuur of verhitting kan veroorzaken, verboden.

2. Ruimen, ingericht voor het vervoer van K_1 in verpakking, moeten voldoen aan de voorschriften voor dergelijke ruimen in hoofdstuk III gegeven.

Artikel 16

Verblijven

Indien een verblijf geheel of gedeeltelijk vóór de achterste of achter de voorste kofferdam, dan wel vóór of achter een met een kofferdam gelijkgestelde ruimte, als bedoeld in het vorige artikel, is gelegen, moet het:

(*a*) òf door een goed geventileerde vrije ruimte, met een hoogte van ten minste 1 meter, gescheiden zijn van het bovenste dek van een daaronder gelegen tank of laadruim voor verpakte K_1;

(*b*) òf geplaatst zijn boven een laadruim voor verpakte K_1, waarvan het bovenste begrenzend dek oliedicht is en met een laag oliewerende goed afsluitende stof van tenminste 35 millimeter dikte is bedekt.

Artikel 17

Bedieningsvoorschrift

1. Bij het laden moet rekening worden gehouden met de volumeverandering van de lading tengevolge van te verwachten temperatuursveranderingen gedurende de reis.

2. De kofferdammen moeten dagelijks worden gepeild.

3. De hoofden van tanks en de luiken van ruimen, ingericht voor het vervoer van K_1 of K_2, of daartoe gebezigd, moeten met uitzondering van de ventilatie-inrichting, gedurende de reis gasdicht zijn gesloten. Voor ontgassingsdoeleinden mag hiervan echter worden afgeweken.

Artikel 18

Veiligheidsmaatregelen

1. Het is verboden aan boord van met K_1 of K_2 geladen schepen, in het gedeelte van het schip vóór het achterschot van de achterste en achter het vóórschot van de voorste kofferdam, dan wel vóór of achter een met een kofferdam gelijkgestelde ruimte, als bedoeld in

artikel 15, te roken, vuur of open licht te gebruiken of handelingen te verrichten, welke vonkvorming, vuur of verhitting kunnen veroorzaken. Voor de verblijven kan dit verbod door de kapitein worden opgeheven.

2. De in het vorige lid genoemde verbodsbepaling blijft voor een met K_1 geladen schip, ook na het lossen van de lading, van kracht, totdat in het in lid 1 genoemde deel van het schip alle ruimten onder het dek en de eventueel bovendeks gelegen pompkamers voldoende droog, schoon en vrij van gevaarlijke dampmengsels zijn bevonden.

3. Aan boord van een met K_2 geladen schip moet de kapitein, na het lossen van de lading, die veiligheidsmaatregelen treffen, welke hem in verband met de omstandigheden nodig voorkomen, met dien verstande, dat voor een tank, een kofferdam of een pompkamer de in lid 1 genoemde verbodsbepaling van kracht blijft, totdat deze en de daaraan grenzende ruimten voldoende droog, schoon en vrij van gevaarlijke dampmengsels zijn bevonden.

HOOFDSTUK III

Schepen, blijvend ingericht voor vervoer van K_1 in verpakking

Artikel 19

Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op schepen, welke blijvend zijn ingericht om K_1 in verpakking als lading te vervoeren.

Artikel 20

Indeling

1. Ruimen, waarin K_1 in verpakking wordt vervoerd, moeten gelegen zijn in een gedeelte van het schip, dat aan de vóór- en achterzijde door een kofferdam of een daarmede gelijk te stellen ruimte, als bedoeld in artikel 15, is begrensd.

2. In het door de kofferdammen of door daarmede gelijk te stellen ruimten begrensde gedeelte van het schip mogen zich, behalve tot het vervoer van K_1, K_2 of vloeistof met een vlampunt van hoger dan 55° Celsius in verpakking bestemde ruimen, slechts pompkamers en tanks bevinden.

Artikel 21

Pompkamers, lens- en vulinrichting

1. Voor het lenspompen van laadruimen en kofferdammen moet ten minste één afzonderlijk leidingstelsel aanwezig zijn met een pomp, welke met geen ander leidingstelsel of andere ruimte is verbonden en in een afzonderlijke pompkamer, gelegen achter het voorste en vóór het achterste kofferdamschot, is opgesteld.

2. Kofferdammen en pompkamers moeten in korte tijd met water kunnen worden gevuld.

Artikel 22

Gasdichte afsluiting

Kofferdammen en daar tussen gelegen laadruimen en pompkamers moeten, evenals de daarbij behorende hoofden, gasdicht kunnen worden gesloten, behoudens, dat de in artikel 23 vermelde ventilatie-inrichting mag zijn aangebracht.

Artikel 23

Ventilatie-inrichting

1. Laadruimen voor K_1 in verpakking, kofferdammen en pompkamers mogen slechts zijn voorzien van een ventilatie-inrichting, indien deze bestaat uit ten minste twee ventilatiekokers, welke op een doeltreffende plaats uitmonden en waarvan één nabij de bodem van het laadruim aanvangt en bovendeks van een zuigkap is voorzien.

2. Alle ventilatiekokers moeten van een deugdelijk vlamkerend rooster zijn voorzien, tenzij zulks naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in verband met de veilige plaatsing niet nodig is.

3. De ventilatie-inrichting van laadruimen, kofferdammen en pompkamers mag geen verbinding hebben met die van andere ruimten.

Artikel 24

Gebruik van hout, voorkomen van vonken

In ruimen, waarin K_1 in verpakking wordt vervoerd, in kofferdammen en in pompkamers mag geen blijvende houtgarnering aanwezig zijn, terwijl voor zover mogelijk, bijzondere voorzorgen genomen moeten worden tegen het ontstaan van vonken in deze ruimten.

Artikel 25

Gebruik van vloeibare brandstof

Met uitbreiding van het bepaalde in artikel 45 van het Schepenbesluit mogen ook de hulpwerktuigen niet met K_2 worden gedreven.

Artikel 26

Vervoer in de bovenbouw

K_1 in verpakking mag in een deel van een schip, dat daarvoor niet blijvend is ingericht, slechts worden vervoerd, indien de inrichting daarvan vooraf door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is goedgekeurd.

Artikel 27

Verblijven

Indien verblijven vóór de achterste of achter de voorste kofferdam, dan wel vóór of achter een met een kofferdam gelijkgestelde ruimte, als bedoeld in artikel 15, zijn gelegen, moeten zij door een goed geventileerde vrije ruimte, met een hoogte van ten minste 1 meter, gescheiden zijn van het bovenste dek van een daaronder gelegen laadruimte, tenzij dit dek oliedicht is en met een laag oliewerende goed afsluitende stof van ten minste 35 millimeter dikte is bedekt.

Artikel 28

Bedieningsvoorschrift

1. Luiken van ruimen moeten gedurende de reis gasdicht zijn gesloten, behalve indien deze ruimen geen brandbare vloeistoffen bevatten en ontgast zijn.

2. Deklading mag uitsluitend verwerkt worden indien de laadruimen gasdicht zijn gesloten.

Artikel 29

Veiligheidsmaatregelen

1. Het is verboden aan boord van met K_1 in verpakking geladen schepen, in het gedeelte van het schip vóór het achterschot van de achterste en achter het voorschot van de voorste kofferdam, dan wel vóór of achter een met een kofferdam gelijkgestelde ruimte, als bedoeld in artikel 15, te roken, vuur of open licht te gebruiken, of handelingen te verrichten, welke vonkvorming, vuur of verhitting kunnen veroorzaken. Voor de verblijven kan dit verbod door de kapitein worden opgeheven.

2. De in het vorige lid genoemde verbodsbepaling blijft ook na het lossen van de lading van kracht, totdat in het in lid 1 genoemde gedeelte van het schip alle ruimten onder het dek en de eventueel boven het dek gelegen pompkamers voldoende droog, schoon en vrij van gevaarlijke dampmengsels zijn bevonden.

HOOFDSTUK IV

Schepen, niet blijvend ingericht voor vervoer van K_1 in verpakking

Artikel 30

Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op schepen, welke K_1 in verpakking als lading vervoeren, indien deze daartoe niet volgens het bepaalde in hoofdstuk III zijn ingericht.

A. *Vervoer als dekIading*

Artikel 31

Kennisgeving

Indien K_1 in verpakking in een Nederlandse haven of in een haven van de Nederlandse Antillen als deklading zal worden gestuwd, moet, vóórdat met het inladen een aanvang wordt gemaakt, volgens het bepaalde in lid 13 van artikel 99 van het Schepenbesluit, het betrokken Districtshoofd van de Scheepvaartinspectie daarvan tijdig kennis worden gegeven. Aan de door hem, in overeenstemming met het bepaalde in de artikelen 32 tot en met 36, gegeven aanwijzingen moet gevolg worden gegeven.

Artikel 32

Stuwen

De verpakte K_1 moet op veilige afstand van kombuizen, verblijven, enz. goed zeevast en afgezonderd van andere lading aan dek zijn gestuwd en zo nodig op voldoend hoge garnering zijn geplaatst.

Artikel 33

Beschutting

Over en om de deklading K_1 in verpakking moet een gemakkelijk en vlug wegneembare beschutting tegen zonnestralen en vonken zijn aangebracht. De beschutting moet zó hoog zijn en zodanig zijn ingericht, dat een ruime toetreding van lucht onder de beschutting en over en om de deklading kan plaats hebben. De wanden der beschutting moeten daartoe zo nodig van voldoende openingen zijn voorzien.

Artikel 34

Verkeer van passagiers

Passagiers mogen geen toegang hebben tot die gedeelten van dekken, waarop K_1 in verpakking is gestuwd.

Artikel 35

Veiligheidsmaatregelen

Het is verboden in de nabijheid van de deklading K_1 in verpakking te roken, vuur of open licht te gebruiken, dan wel handelingen te verrichten, welke vonkvorming, vuur of verhitting kunnen veroorzaken.

Artikel 36

Werpen

De deklading moet gemakkelijk kunnen worden geworpen.

B. *Vervoer anders dan als deklading*

Artikel 37

Toestemming tot vervoer

K_1 in verpakking mag anders dan als deklading slechts worden vervoerd, nadat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het vervoer voor één of meer bepaalde reizen onder door hem te stellen voorwaarden heeft toegestaan.

Artikel 38

Stuwen

De lading moet goed zeevast en zo nodig op voldoend hoge garnering worden gestuwd.

Artikel 39

Gasdichte afsluiting en ventilatie

1. Het dek en de schotten van ruimten, waarin K_1 in verpakking wordt vervoerd, moeten gasdicht zijn en de openingen in dat dek en in die schotten moeten gasdicht worden gesloten.

2. Ruimen, waarin K_1 in verpakking wordt vervoerd, moeten op doeltreffende wijze worden geventileerd, door ten minste twee flinke luchtkokers, waarvan er één, die tot bij de bodem van het ruim reikt, aan het boveneinde van een zuigkap is voorzien. De ventilatieopeningen moeten van een deugdelijk vlamkerend rooster zijn voorzien.

3. Geen leiding of luchtkoker, welke naar een andere ruimte leidt, mag met een ruim, waarin K_1 wordt vervoerd, in verbinding staan.

Artikel 40

1. Onder een lading K_1 in verpakking mag geen buikdenning en geen houten dek aanwezig zijn, tenzij deze door een doeltreffende K_1-absorberende of K_1-werende laag zijn bedekt. Voorkomen van brand

2. Electrische leidingen, welke door het ruim lopen, moeten zijn uitgeschakeld, tenzij de veiligheid door de inrichting van de leidingen op andere wijze voldoende is gewaarborgd.

Artikel 41

Waar zulks nodig is, moeten zanddammen gebouwd worden van ten minste 40 centimeter dikte. Zanddammen

Artikel 42

1. Het is verboden in of nabij een ruim, waarin K_1 in verpakking is geladen, te roken, vuur of open licht te gebruiken, dan wel handelingen te verrichten, welke vonkvorming, vuur of verhitting kunnen veroorzaken. Dit verbod moet ter plaatse duidelijk zijn aangegeven. Veiligheidsmaatregelen

2. De in het vorig lid genoemde verbodsbepaling blijft ook na het lossen van de lading K_1 van kracht, totdat de betrokken ruimten voldoende droog, schoon en vrij van gevaarlijke dampmengsels zijn bevonden.

3. Het gebruikte stuwhout moet na het lossen van de lading K_1 van boord worden verwijderd.

HOOFDSTUK V

Vervoer van K_2 in verpakking

Artikel 43

Voor het vervoer van K_2 in verpakking anders dan als deklading kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorschriften geven. Vervoer in gesloten ruimten

BIJLAGE VIII

LUCHTVATEN

Artikel 1

Constructie-eisen voor luchtvaten

1. Naadloze en gelaste luchtvaten moeten voldoen aan de volgende voorschriften:

(*a*) zij moeten een cirkelvormige doorsnede hebben en glad zonder trekgroeven en plooien en vrij van hamerslag zijn;

(*b*) indien zij van niet-veredeld staal zijn vervaardigd, moet het materiaal een trekvastheid van ten minste 37 kilogram per vierkante millimeter hebben, terwijl de rek in percenten ten minste moet bedragen:

25-23 percent voor materiaal van 37 tot 42 kilogram per vierkante millimeter trekvastheid;

23-21 percent voor materiaal van 42 tot 50 kilogram per vierkante millimeter trekvastheid;

21-17 percent voor materiaal van 50 tot 60 kilogram per vierkante millimeter trekvastheid;

de meetlengte van proefstaven ter bepaling van deze rek dient te bedragen: 5,65 $\sqrt{f}$, waarin f de oppervlakte van de doorsnede voorstelt;

(*c*) indien zij van veredeld staal zijn vervaardigd, mag de strekgrens van het materiaal na de veredeling niet meer dan 45 kilogram per vierkante millimeter bedragen, terwijl de rek bij breuk ten minste 12 percent moet zijn;

(*d*) de wanddikte moet ten minste 5 millimeter bedragen en mag in het cilindrische gedeelte nergens dikker dan $1^1/_5$ maal de wanddikte op de dunste plaats zijn;

(*e*) de wanddikte moet zo groot zijn, dat bij de persproef, bedoeld in artikel 3, op geen enkele plaats een berekende materiaalspanning ontstaat, die voor veredeld materiaal groter is dan 2/3 van de strekgrens en voor niet-veredeld materiaal groter is dan 1/3 van de trekvastheid;

(*f*) het materiaal moet Siemens-Martinstaal of electrostaal zijn, tenzij de goedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor het gebruik van ander materiaal dan ongelegeerd koolstofstaal is verkregen.

2. Gelaste luchtvaten moeten voorts voldoen aan de volgende voorschriften:

(*a*) zij moeten zodanig zijn geconstrueerd, dat de naden niet aan normaalspanningen door buiging zijn onderworpen;

(*b*) indien de afmetingen dit toelaten, moeten zij na de vervaardiging doelmatig zijn uitgegloeid, tenzij de trekvastheid van het mate-

riaal, waarvan zij zijn vervaardigd, minder bedraagt dan 42 kilogram per vierkante millimeter;

(*c*) de lassen moeten voldoen aan eisen van goed en deugdelijk werk.

3. Bij de berekening van de in lid 1 onder (*e*) bedoelde materiaalspanning wordt de sterkte van de lasnaden gesteld op:

(*a*) 60 percent van het materiaal bij niet uitgegloeide vaten;

(*b*) 70 percent van het materiaal bij uitgegloeide vaten of bij in het vuur overlapt gewelde vaten, die niet uitgegloeid zijn;

(*c*) 80 percent van het materiaal voor in het vuur overlapt gewelde vaten, die daarna uitgegloeid zijn.

Voor laswerk van bijzondere aard of waarbij lasmateriaal van bijzondere samenstelling is gebezigd, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan, dat de sterkte van de lasnaden op een hoger percentage wordt gesteld.

4. Gewelfde eindvlakken van vaten, welke een uitwendige middellijn hebben van meer dan 210 millimeter, moeten zodanig zijn gevormd, dat het gebogen gedeelte, dat de overgang vormt van het cilindrische gedeelte naar het eindvlak, een straal heeft, die, uitwendig gemeten, ten minste 5 maal de plaatdikte, doch nimmer minder dan 30 millimeter bedraagt, terwijl de welving van het eindvlak uitgevoerd moet zijn met een straal, die, uitwendig gemeten, niet groter is dan de uitwendige middellijn van het cilindrische gedeelte.

De wanddikte van de eindvlakken moet zo groot zijn, dat in het gewelfde gedeelte bij de persproef geen materiaalspanning ontstaat, die volgens berekening groter is dan 1/3 van de materiaalspanning bij de strekgrens van het materiaal.

De in het luchtvat heersende druk mag uitsluitend tegen de holle zijde van de welving worden uitgeoefend.

5. De vaten moeten inwendig kunnen worden nagezien. Bij een uitwendige middellijn niet groter dan 600 millimeter moeten zij, indien de lengte 1,85 meter of kleiner is, aan één der einden een kijkgat en indien de lengte groter is, aan ieder einde een kijkgat hebben.

De middellijn van het kijkgat in vaten met een uitwendige middellijn van minder dan 300 millimeter mag niet kleiner zijn dan 100 millimeter en in vaten met een uitwendige middellijn van 300 millimeter tot en met 600 millimeter, niet kleiner dan 150 millimeter.

Vaten met een uitwendige middellijn groter dan 600 millimeter moeten zijn voorzien van een mangat van ten minste 300 bij 400 millimeter, of van een cirkelvormig gat van ten minste 350 millimeter middellijn, bij voorkeur aangebracht in een der eindvlakken.

In geen geval mag een kijkgat of mangat zo zijn gelegen, dat daardoor een lasnaad wordt onderbroken.

Artikel 2

Appendages en aansluitingen

1. Elk luchtvat moet op het laagst gelegen punt van een aftapinrichting tot het verwijderen van water en vuil zijn voorzien. Deze inrichting moet ook gebruikt kunnen worden, wanneer het vat in bedrijf is.

2. Elk luchtvat moet zijn voorzien van een manometer, welke de druk in het vat, tot een maximum gelijk aan de beproevingsdruk, als bedoeld in artikel 3, aangeeft. De hoogst toegestane werkdruk moet duidelijk op de schaal door middel van een rode streep zijn aangegeven en op elk luchtvat goed zichtbaar zijn ingeslagen. De manometer moet zodanig zijn geplaatst, dat deze gemakkelijk in de motorkamer kan worden afgelezen. Voorts moet elk luchtvat zijn voorzien van een aansluiting, met een boring van een halve duims gasdraad, voor een contrôlemanometer.

3. Elk luchtvat moet zijn voorzien van een veiligheidsklep of van een goedgekeurde breekplaat, die bij een druk gelijk aan 1,5 maal de hoogst toegestane werkdruk in werking treedt of breekt.

Indien een breekplaat springt moet de samengeperste lucht van het luchtvat kunnen ontwijken in de open lucht.

Bij elk luchtvat, dat voorzien is van een breekplaat, moeten ten minste drie goedgekeurde breekplaten als reserve aanwezig zijn.

4. Op de vulleiding moet een veiligheidsklep zijn aangebracht, die voorkomt dat de druk oploopt boven de hoogst toegestane werkdruk, waarvoor het vat is bestemd. Deze veiligheidsklep moet door middel van een afsluiter van het luchtvat gescheiden kunnen worden.

5. De afsluiter in de leiding van een luchtvat naar de motor moet zodanig zijn ingericht, dat bij het openen het dekstuk niet mede uitgedraaid kan worden.

6. Bij vaten, die door een gemeenschappelijke leiding door de compressor of uit de motorcilinder worden gevuld, kan worden volstaan met één manometer op de gemeenschappelijke vulleiding. Deze manometer moet zodanig worden aangebracht, dat gedurende de beproeving kan worden gecontroleerd of deze juist aanwijst.

Indien óók een fles samengeperste lucht of koolzuur kan worden aangesloten, moet de aansluiting zodanig zijn, dat de lucht of het koolzuur in elk geval bij het verlaten van de fles de veiligheidsklep en de manometer rechtstreeks bereikt.

Artikel 3

Beproeving van luchtvaten

1. De druk, waarop luchtvaten bij de eerste beproeving moeten worden geperst, bedraagt het dubbele van de hoogst toegestane werkdruk, tenzij het vat is voorzien van een mangat en inwendig geheel toegankelijk is, in welk geval de druk waarmede de beproeving plaats heeft, slechts het anderhalfvoudige van de hoogst toegestane werkdruk behoeft te bedragen.

2. De persproef duurt zolang als nodig is om het vat behoorlijk te kunnen onderzoeken, terwijl daarbij de vereiste beproevingsdruk onveranderd moet blijven. Tijdens deze beproeving mag het vat niet met verf zijn bedekt.

3. De vaten moeten telkenmale na verloop van ten hoogste 5 jaar inwendig worden schoongemaakt, nagezien en beproefd met een druk, gelijk aan het anderhalfvoudige van de werkdruk.

Luchtvaten, welke van een mangat zijn voorzien en inwendig geheel toegankelijk zijn, behoeven niet te worden beproefd. De appendages moeten tezelfdertijd worden nagezien, veiligheidskleppen op de voorgeschreven druk gesteld en de manometers op de juiste aanwijzing worden gecontroleerd.

4. Indien aan een luchtvat ingrijpende herstellingen zijn verricht, moet een beproeving plaats vinden, als omschreven in lid 1 van dit artikel.

BIJLAGE IX

BEPALINGEN BETREFFENDE DE INRICHTING VAN DE MOTORKAMER EN DE DAARIN GEPLAATSTE MOTOR MET TOEBEHOREN IN SCHEPEN VAN MINDER DAN 500 TON

Artikel 1

Toepassing

Deze bijlage is van toepassing op schepen van minder dan 500 ton, waarin een motor voor de voortstuwing aanwezig is.

Artikel 2

Motorkamer

1. De ruimte in de motorkamer moet zodanig zijn, dat de motor gemakkelijk kan worden bediend en dat alle daarvoor in aanmerking komende delen steeds behoorlijk bereikbaar zijn en zonder bezwaar in orde kunnen worden gehouden. Het personeel moet rechtop staande de motor kunnen bedienen.

2. Boven de cilinders moet voldoende vrije hoogte zijn en moeten de nodige middelen tot het uitvoeren van werkzaamheden aan de motor zijn aangebracht.

3. De motorkamer mag niet onmiddellijk in verbinding met de verblijven staan en moet een uitgang hebben, waardoor het open dek gemakkelijk bereikbaar is.

4. Alle scheidingswanden tussen verblijven en motorkamer moeten in zoverre dicht zijn, dat daardoor geen schadelijke gassen uit de motorkamer in de verblijven kunnen binnendringen.

5. Houtwerk mag in het algemeen in de motorkamer niet voorkomen; indien het dek van hout is, moet dit aan de onderzijde met staalplaat zijn bekleed. In houten schepen behoeven echter de wanden niet met staalplaat bekleed te zijn. Waar sterke verhitting kan worden verwacht, moet het hout door met staalplaat beklede asbestplaten of ander doelmatig isolatiemateriaal worden beschermd.

6. De motorkamer moet behoorlijk kunnen worden verlicht en door ten minste twee luchtkokers van voldoende middellijn, waarvan één doorlopend tot ongeveer 2 meter boven de vloer van de motorkamer, goed geventileerd kunnen worden.

De lampen voor de verlichting moeten zoveel mogelijk worden beschermd en, tenzij de verlichting electrisch is, bij voorkeur niet opgehangen worden op plaatsen, welke moeilijk kunnen worden geventileerd.

7. De inrichting van de vullings moet zo zijn, dat vloeistoffen gemakkelijk naar de lensflessen, welke op de laagste plaats moeten zijn aangebracht, kunnen vloeien.

8. Van de plaats, waar het schip wordt bestuurd, moeten door middel van een telegraaf en van een spreekbuis of telefoon naar de motorkamer orders kunnen worden gegeven, welke moeten kunnen worden beantwoord. Een telegraaf wordt niet vereist, indien de motor niet in de motorkamer bediend kan worden en slechts bovendeks met de motor gemanoeuvreerd kan worden.

9. Indien het omkeren van de draairichting van de schroef van de plaats, waar het schip wordt bestuurd, door een bewegingshefboom geschiedt, moet de inrichting zo zijn, dat bij vooruitdraaiende schroef de bewegingshefboom naar voren wijst.

10. Met de hand omzetbare keerkoppelingen moeten zodanig zijn ingericht, dat slippen van de koppeling op eenvoudige wijze kan worden verholpen.

Keerkoppelingen welke door middel van oliedruk worden omgezet en waarvan de oliepomp niet rechtstreeks bereikbaar is, moeten van een inrichting zijn voorzien waarmede de koppeling voor vooruitdraaiende schroef kan worden vastgezet.

11. De brandstofleiding met de zich daarin bevindende tanks en toestellen moeten zoveel mogelijk zodanig zijn aangelegd, dat lekolie niet op de motoren, uitlaatgassenleidingen en dergelijke kan vallen. Waar nodig moeten lekbakken zijn aangebracht waaruit de lekolie op doelmatige wijze kan worden afgetapt en opgevangen.

Artikel 3

Motor

1. Het hoofdvoortstuwingswerktuig moet op een zorgvuldig afgewerkte fundatie geplaatst en stevig bevestigd zijn.

Schermplaten, handgrepen en hekwerk moeten, ter beveiliging van het bedienend personeel, doelmatig worden aangebracht.

2. Het voortstuwingswerktuig moet behoorlijk getornd kunnen worden. Indien het vermogen meer dan 300 rempaardekrachten bedraagt, moet het voortstuwingswerktuig vóór- en achteruit getornd kunnen worden.

3. Tornijzers moeten zodanig zijn ingericht, dat zij niet vast kunnen lopen. Zij mogen niet voor het aanzetten van de motor worden gebruikt.

4. Indien bij direct omkeerbare motoren de torninrichting niet uit een wormoverbrenging bestaat, moet een vanginrichting aanwezig zijn om de asleiding te kunnen vastzetten.

Artikel 4

Buitenboordaansluitingen

1. Buitenboordaansluiting van pijpleidingen moet geschieden door middel van klepkasten, kranen of afsluiters. Deze, zomede de onderlinge pijpverbindingen, moeten zodanig zijn ingericht dat geen buitenboordwater ongewenst in het schip kan lopen.

Indien een plugkraan als buitenboordaansluiting wordt toegepast, mag de plug door loswerken van het drukstuk niet uit het huis gedreven kunnen worden.

2. De inlaatkoelwaterleiding moet aan de binnenzijde van het schip van een wierrooster zijn voorzien. Vaartuigen, welke de Wadden bevaren, moeten van een hoge en een lage inlaat zijn voorzien. Indien een vast rooster in de huid aanwezig is, moet tussen de afsluiter tot het inlaten van koelwater en het vaste rooster een leiding met kraan van de luchtketel zijn aangebracht, teneinde het rooster bij verstopping te kunnen doorblazen.

Artikel 5

Lensinrichting

1. Een door de motor gedreven lenspomp van voldoende grootte moet in staat zijn alle afdelingen van het schip lens te pompen. Aan boord van vissersvaartuigen behoeft de lenspomp niet op ruimten buiten de motorkamer te kunnen pompen, indien deze ruimten door een op de donkeyketel aangesloten lensblazer van voldoende capaciteit behoorlijk kunnen worden lens gepompt.

Indien de persleiding afgesloten kan worden, moet op de lenspomp tussen zuig- en perskleppen een ontlastklep aanwezig zijn.

De motorkamer moet bovendien door een doelmatige handpomp lens kunnen worden gepompt. Deze pomp mag niet op de lensverdeelkast worden aangesloten.

2. In de motorkamer en overal elders, waar brandstoftanks zijn geplaatst, mogen geen loden pijpen worden gebruikt.

De middellijn der lensleidingen mag niet kleiner zijn dan 50 millimeter. Voor schepen met motoren met een vermogen niet groter dan 60 rempaardekrachten kan echter een kleinere middellijn worden toegestaan.

3. De lensflessen moeten gedurende het bedrijf gemakkelijk bereikbaar zijn. Zo nodig moet de lensfles daartoe verbonden zijn aan een gedeelte pijp, dat boven de vloerplaat kan worden ontkoppeld.

Artikel 6

Hulpkoelwaterpomp

Op motorschepen met een voortstuwend vermogen van meer dan 150 rempaardekrachten moet een hulpkoelwaterpomp, welke tevens moet zijn ingericht om water aan dek voor brandblussen te geven en als hulplenspomp dienst te doen, aanwezig zijn. Indien het voortstuwend vermogen 150 rempaardekrachten of minder is, moet de koellenspomp een aansluiting hebben op de koelwaterleiding om de koelwaterpomp te kunnen vervangen.

Artikel 7

Luchtcompressoren en andere aanzetinrichtingen

1. Alle voortstuwingsmotoren moeten voorzien zijn van een luchtcompressor of een inrichting aan de kop van één der cilinders om

daarmee de spanning in het luchtvat voldoende te kunnen opvoeren, of van een andere door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde aanzetinrichting. De lengte van de leiding tussen de cilinderkop en het luchtvat mag niet kleiner zijn dan 3 meter.

2. Aan boord van schepen, waar de voortstuwingsmotoren zijn voorzien van een luchtcompressor of een inrichting aan de kop van één der cilinders als bedoeld in lid 1, moet bovendien een door een hulpmotor gedreven hulpcompressor aanwezig zijn.

3. In afwijking van het in het vorige lid bepaalde geldt, dat:

(*a*) bij toepassing van motoren met een vermogen van 150 rempaardekrachten of minder de hulpcompressor met de hand of de voet mag worden gedreven, indien op deze wijze in 20 minuten een voldoende hoeveelheid lucht op de benodigde spanning kan worden gebracht;

(*b*) aan boord van zeilschepen met hulpmotorvermogen en van vissersvaartuigen, beide met motoren van een vermogen van niet meer dan 80 rempaardekrachten, met een reserve-fles, gevuld met samengeperste lucht of koolzuur, kan worden volstaan.

4. Mechanisch bewogen luchtcompressoren moeten van veiligheidskleppen zijn voorzien. In de persleiding moet bij elke compressor een terugslagklep zijn aangebracht.

Artikel 8

1. Knalpotten en uitlaatgassenleidingen voor de afgewerkte gassen moeten goed beschermd en bekleed zijn. **Knalpotten**

2. Uitlaatgassenleidingen moeten op voldoende hoogte boven het dek uitmonden, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedkeuring heeft verleend aan een uitvoering, waarbij zij benedendeks uitmonden. De uitlaatpijpen mogen niet door verblijven zijn geleid.

Artikel 9

1. Motoren, welke door middel van lucht worden aangezet, moeten voorzien zijn van een veiligheidsklep op de deksels van de motorcilinders en op de aanzetluchtleiding van de motor. **Veiligheidskleppen**

2. De in het vorige lid genoemde veiligheidskleppen moeten zodanig zijn geplaatst of beschermd, dat bij het openen van deze kleppen geen gevaar voor het bedienend personeel kan ontstaan.

Artikel 10

1. In de motorkamer geplaatste brandstofvoorraadtanks moeten van de hete delen van de motorinstallatie, als gloeikop, knalketel en uitlaatleiding, zijn verwijderd. **Brandstofvoorraadtanks**

2. Deze tanks moeten van staalplaat met een dikte van ten minste 4 millimeter deugdelijk zijn geconstrueerd.

De tanks moeten goed zeevast worden bevestigd, zonodig van slingerschotten zijn voorzien en zo zijn ingericht, dat zij gemakkelijk inwendig kunnen worden gereinigd. Zij moeten met een halve atmosfeer overdruk worden beproefd.

3. Indien de tanks zich in de motorkamer bevinden, moeten alle aansluitingen en openingen aan de bovenzijde zijn aangebracht. Met inachtneming van het bepaalde in artikel 12, lid 2, kan evenwel worden toegestaan, dat de leiding naar de motor of naar de dagtank aan de onderzijde is aangebracht.

Elke tank moet van een vulpijp met een middellijn van ten minste 50 millimeter en van een peilpijp zijn voorzien. Deze laatste kan vervallen, indien de vulpijp tevens als peilpijp is ingericht. Deze pijpen moeten tot ten minste 15 centimeter boven dek worden opgetrokken en door een schroefdop kunnen worden afgesloten. Onder de uitmonding van de peilpijp in de tank moet de tankwand door een stootplaatje worden beschermd.

Indien de tanks door middel van een open trechter aan dek gevuld worden, moet een luchtpijp met een middellijn, welke ten minste gelijk is aan de helft van die van de vulleiding, aanwezig zijn, die tot boven het dek doorloopt en voorzien is van een zwaanshals. Indien de tanks door een gekoppelde leiding worden gevuld, moet de doorlaat van de luchtleiding 1,25 maal de doorlaat van de vulleiding zijn. Vulpijpen moeten oliedicht aan het dek zijn aangesloten. Behalve de voorgeschreven peilpijp mag een peilglas worden aangebracht, mits dit van deugdelijke constructie, zeer goed beschermd en aan de onderzijde van een zelfsluitende kraan of afsluiter is voorzien.

Indien geen dagtank aanwezig is, moet gelegenheid bestaan tot het aftappen van water.

Indien onder aan de brandstoftank een aftapkraan is aangebracht, moet deze een zelfsluitende kraan zijn.

Artikel 11

Dagtank

1. Onder dagtank wordt verstaan de tank, welke uit een brandstofvoorraadtank wordt gevuld en een hoeveelheid brandstof kan bevatten ten hoogste gelijk aan het verbruik van de motor gedurende 24 uur.

2. Bij aanwezigheid van een dagtank moet deze op het laagste punt van de bodem van een waterzak met zelfsluitende aftapkraan of afsluiter tot het aftappen van water zijn voorzien. Een kleine opening aan de bovenzijde van de tank, welke met een schroefdop kan worden afgesloten, mag zijn aangebracht om de hoeveelheid olie te kunnen peilen. Indien een peilglas is aangebracht, moet dit behoorlijk beschermd en onderaan van een zelfsluitende kraan zijn voorzien. De ontluchting van het peilglas moet geschieden in de dagtank of de luchtpijp. De luchtpijp moet aan dek uitmonden, tenzij de dagtank een inhoud heeft, welke minder is dan 100 liter. Indien de dagtank door middel van een mechanisch bewogen pomp kan worden gevuld, moet de doorlaat van de luchtpijp ten minste 1,25 maal de doorlaat van de vulleiding zijn.

Artikel 12

1. De brandstofleiding moet van uitgegloeid naadloos koperen of getrokken naadloos stalen pijp zijn vervaardigd en van goede expansiebochten zijn voorzien. De verbindingen moeten conisch zijn, metaal op metaal, terwijl de leiding goed bereikbaar en beschermd moet zijn tegen uitwendige beschadiging. Brandstofleidingen en -pompen

De aansluiting van de leiding naar de motor op de tank moet door middel van een flens geschieden en van een binnenpijpje van een lengte van ten minste 25 millimeter zijn voorzien.

2. Elke leiding, waardoor brandstof uit een tank kan wegvloeien, moet onmiddellijk aan die tank voorzien zijn van een deugdelijke kraan of afsluiter, welke ook aan dek, door middel van een eenvoudige overbrenging, moet kunnen worden gesloten. De wijze, waarop dit geschiedt, moet ter plaatse duidelijk zijn aangegeven.

3. Alle mechanisch bewogen pompen, welke gebruikt kunnen worden voor het overpompen van brandstof, moeten ook aan dek buiten werking zijn te stellen.

Artikel 13

Indien voor het aansteken van lampen voor de voorverwarming van een gloeikop spiritus moet worden gebezigd, mag deze vloeistof, in afwijking van het bepaalde in artikel 99 van het Schepenbesluit, in een veiligheidskan van goedgekeurd type met een inhoud van ten hoogste 10 liter in de motorkamer op een vaste, daartoe ingerichte plaats zijn geborgen. Spiritus

Artikel 14

Bij voortstuwingsmotoren (hoofdmotoren), welke voor geforceerde circulatiesmering zijn ingericht, moet ten minste één hulpsmeeroliepomp aanwezig zijn, welke op doelmatige wijze op het smeeroliesysteem van de hoofdmotor(en) is aangesloten. Deze pomp moet onafhankelijk van de hoofdsmeeroliepomp(en) worden aangedreven en van voldoende capaciteit zijn om onmiddellijk ter vervanging van elk der hoofdsmeeroliepompen in bedrijf gesteld te kunnen worden. Hulpsmeeroliepomp

Bij een voortstuwend vermogen hetwelk per hoofdmotor 225 rempaardekrachten niet te boven gaat, mag deze hulpsmeeroliepomp een handpompje zijn.

Artikel 15

Op schepen met een voortstuwend vermogen van meer dan 150 rempaardekrachten moet in de motorkamer een hulpmotor voor het drijven van de hulpcompressor, indien aanwezig, en van de reservekoelwaterpomp zijn opgesteld. Deze hulpmotor moet met de hand kunnen worden aangezet. Hulpmotor

Artikel 16

Voor nieuwe schepen of voor schepen, waarin een motor wordt geplaatst, moeten van de volgende onderdelen en plannen tekeningen in viervoud worden ingezonden: Tekeningen

(*a*) Asleiding. Deze tekening moet zijn voorzien van de volgende opgaven: type, middellijn der cilinders, slag, aantal omwentelingen per minuut, hoogste werkdruk, gemiddelde druk, middellijn en gewicht van het vliegwiel, middellijn van de schroef;

(*b*) Schroefaskoker en bevestiging daarvan in de schroefsteven;

(*c*) Omkeerkoppeling;

(*d*) Motorfundatie;

(*e*) Inrichtingsplan voor de motorkamer;

(*f*) Lens- en ballastleiding, koelwaterleiding;

(*g*) Brandstofvoorraadtanks en dagtank;

(*h*) Brandstofolieleiding;

(*i*) Luchtvaten, luchtleiding.

Artikel 17

Reservedelen voor voortstuwingsmotoren, anders dan voor zeilschepen.

De volgende reservedelen moeten voor voortstuwingsmotoren van motorschepen, voor zover de delen bij de motor voorkomen, aan boord aanwezig zijn:

Een gloeikop voor elke twee cilinders;

Een compleet stel kleppen, kleppenhuizen, verstuivers, veren, enz., zich bevindend aan één cilinder. Bovendien nog een extra-verstuiver, indien er meer dan drie cilinders zijn;

Een complete brandstofpomp, indien elke cilinder een eigen brandstofpomp heeft. Indien voor alle cilinders slechts één brandstofpomp aanwezig is, de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan te wijzen delen van de brandstofpomp;

Een stel zuigerveren voor elke drie cilinders;

Een stel zuigerveren voor de compressor;

Een stel zuigerveren voor de spoelpomp;

Een ontlastklep;

Een stel kleppen voor de krukkast (carter);

Een half stel kleppen voor de spoelpomp;

Een stel compressorkleppen en -zittingen;

Een stel kleppen of stalen kogels voor de smeeroliepomp bij een vermogen, dat 225 rempaardekrachten niet te boven gaat;

Een stel kleppen voor de koelwaterpomp;

Een stel kleppen voor de lenspomp;

(Indien beide pompen gelijk zijn, is één stel kleppen voldoende);

Een reservelamp voor elke twee cilinders;

Een perspijp van de brandstofpomp naar de verstuivers voor elke 3 cilinders;

Een stel krukpenmetalen;

Een stel krukpenmetalen voor de compressordrijfstang;

Een stel ringen met kogels voor het druklager;

Een stel krukpenmetalen voor de spoelpompdrijfstang;

Een zuigerpen met bus of metalen;
Een stel drijfstangbouten;
Een stel hoofdasmetaalbouten;
Een half stel koppelingbouten van elke soort;
Een stel afdichtingsringen van één cilinder;
Twee afdichtingsringen voor de krukkast;
Indien de spoelpomp een roterende pomp is, de nodige rotor-onderdelen;
Een reserve-pomp, die de ingebouwde vloeistofdrukpomp kan vervangen, indien het omkeren van de draairichting van de schroef geschiedt door middel van een vloeistofkeerkoppeling.

Artikel 18

Reservedelen voor motoren van zeilschepen met hulpmotorvermogen

De volgende reservedelen moeten voor motoren van zeilschepen met hulpmotorvermogen, voor zover de delen bij de motor voorkomen, aan boord aanwezig zijn:

Een gloeikop;
Een stel zuigerveren;
Een brandstofklep compleet;
Een inlaatklep;
Een uitlaatklep;
Een ontlastklep;
Een half stel kleppen voor de krukkast;
Een stel kleppen of stalen kogels voor de brandstofpomp;
Een reservelamp;
Een stel kleppen voor de koelwaterpomp;
Een stel kleppen voor de lenspomp;
(Indien beide pompen gelijk zijn, is één stel kleppen voldoende);
Een half stel luchtaanzetkleppen;
Een volledig stel veren;
Een brandstofverstuiver voor elke twee cilinders;
Een stel drijfstangbouten;
Een perspijp van de brandstofpomp naar de verstuivers;
Een afdichtingsring voor elke twee cilinderdeksels;
Een afdichtingsring voor de krukkast.

Artikel 19

Reservedelen voor de hulpmotor van motor schepen

De volgende reservedelen moeten voor de hulpmotor van motorschepen, voor zover de delen bij de motor voorkomen, aan boord aanwezig zijn:

Een gloeikop;
Een stel zuigerveren;
Een complete brandstofpomp, indien elke cilinder een eigen brandstofpomp heeft. Indien voor alle cilinders slechts één brandstofpomp aanwezig is, de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan te wijzen delen van de brandstofpomp;

Een inlaatklep;
Een complete uitlaatklep met huis, enz.;
Een ontlastklep;
Een half stel kleppen voor de krukkast;
Een stel kleppen voor de koelwaterpomp;
Een volledig stel veren;
Een brandstofverstuiver;
Een reservelamp;
Een perspijp van de brandstofpomp naar de verstuivers;
Een stel drijfstangmetalen en -bouten.

Artikel 20

Gereedschappen en voorraden voor motoren van motorschepen

Op motorschepen moeten de volgende gereedschappen en voorraden voor de motoren aanwezig zijn:
Een stalen werkbank met bankschroef;
Sleutels voor alle moeren;
Een verstelbare sleutel;
Benodigde oogbouten;
Inrichting voor het beproeven van de branstofverstuiver;
Enig tap- en snijgereedschap;
Een Weston takel of soortgelijke takel met afmeting te bepalen naar de grootte van de motor;
Een ratel met diverse boren en een boorbeugel met ketelklem;
Twee bankhamers en één voorhamer of vuist;
Drie platte, twee kant- en één olieloopbeitel;
Enige vijlen;
Een buigtang;
Een schroevendraaier;
Een soldeerbout met soldeer en soldeerwater;
Een goede electrische zaklantaarn;
Voldoende pakking;
Enig rood koperdraad;
Enige stukken plaatstaal en plaatkoper;
Diverse draadeinden;
Diverse bouten, moeren en sluitringen.

Artikel 21

Gereedschappen en voorraden voor motoren van zeilschepen met hulpmotorvermogen

Op zeilschepen met hulpmotorvermogen moeten de volgende gereedschappen en voorraden voor de motoren aanwezig zijn:
Sleutels voor alle moeren;
Een verstelbare sleutel;
Benodigde oogbouten;
Twee bankhamers en één voorhamer of vuist;
Een buigtang;

Twee platte beitels en één kantbeitel;
Twee vijlen;
Een schroevendraaier;
Een soldeerbout met soldeer en soldeerwater;
Diverse bouten, moeren en sluitringen;
Een goede electrische zaklantaarn;
Voldoende pakking.

BIJLAGE X

FILMCABINES EN -TOESTELLEN

Artikel 1

Soorten films

Voor de toepassing van de in de volgende artikelen gegeven voorschriften worden de films verdeeld in „langzaam brandende films", welke voldoen aan de eisen voor brandveilige films, gegeven in het Normaalblad N 1185 van de Hoofdcommissie voor de Normalisatie in Nederland en „snel brandende films" welke daaraan niet voldoen.

Artikel 2

Wijze van vertonen van films

1. Een filmtoestel, waarmede „snel brandende films" worden vertoond, moet met toebehoren in een cabine zijn opgesteld.

2. „Langzaam brandende films" mogen met toestellen, niet opgesteld in een cabine, worden vertoond.

Artikel 3

Inrichting cabine

1. Een cabine moet geheel van staalplaat zijn, zonodig geïsoleerd door asbest of soortgelijk isolatiemateriaal.

2. De cabine moet voldoende groot zijn om het filmtoestel of de filmtoestellen op te nemen, terwijl er voldoende ruimte voor het bedienend personeel moet zijn, zodat de in lid 4 genoemde uitgang gemakkelijk bereikt kan worden.

3. In de wand naar de ruimte voor de toeschouwers mogen ten hoogste drie kleine openingen bij plaatsing van één filmtoestel en vier bij plaatsing van twee filmtoestellen voor het doorlaten van de stralen en voor uitzicht op die ruimte zijn aangebracht, welke door glazen platen en door rookafsluitende stalen dekplaten moeten kunnen worden afgesloten. Dit sluiten moet vlug kunnen geschieden, zowel in de cabine als van de bovenbedoelde ruimte uit. De stalen platen moeten verticaal sluitend zijn; in de ophanginrichting moet een klein strookje filmband gemonteerd zijn, zodat bij doorbranden de platen onmiddellijk worden gesloten.

4. De uitgang, afgesloten door een naar buiten openende stalen deur, moet zo mogelijk naar dek voeren. Kan dit niet direct geschieden, dan moet een stalen sluis worden aangebracht. De deuren moeten automatisch sluiten.

5. De verlichting in de cabine moet electrisch zijn. Overigens mogen slechts de noodzakelijke leidingen en electrische toestellen in de cabine zijn aangebracht.

6. De cabine moet voldoende kunnen worden geventileerd.

Artikel 4

1. In de cabine mogen uitsluitend voor het bedrijf noodzakelijke toestellen, reservedelen, gereedschappen en films aanwezig zijn. Kleding mag daarin niet worden opgehangen.

Toelating instrumenten en werkzaamheden in cabine

2. Personen, andere dan de filmoperateurs, mogen zich in de cabine gedurende de voorstelling niet ophouden.

3. De terugwindtafel moet van onbrandbaar materiaal zijn vervaardigd. Filmplakmiddelen in een hoeveelheid van ten hoogste 0,1 liter, mogen aanwezig zijn, mits in een op de tafel bevestigde goed gesloten fles of metalen bus.

Het terugwinden moet met de hand geschieden.

4. Bij gebruik van een filmtoestel mogen in de cabine of bij het toestel slechts de voor de voorstelling nodige films worden geplaatst.

5. Elke film moet zijn verpakt in een doos of blik, gesloten blijvend tot het ogenblik, waarop de film in het toestel moet worden gebracht. Na gebruik moet de film dadelijk in de doos of in het blik worden opgeborgen en de doos of het blik zijn gesloten, alvorens een andere doos of een ander blik wordt geopend.

Artikel 5

Een projectietoestel voor „snel brandende films" met toebehoren wordt slechts aan boord toegelaten, wanneer het voldoet aan de eisen, welke door het Brandweerwezen in Nederland voor gebruik in bioscopen zijn vastgesteld.

Projectietoestel, toebehoren

Artikel 6

1. De ruimte voor de toeschouwers moet ten minste twee uitgangen naar dek hebben, zo mogelijk gelegen aan tegenovergestelde zijden daarvan. Deze uitgangen moeten een breedte hebben van 1.10 meter per 100 toeschouwers of gedeelten daarvan. De deuren van deze uitgangen moeten naar buiten opengaan.

Toeschouwersruimte

2. Er mogen niet meer toeschouwers worden toegelaten, dan het aantal zitplaatsen bedraagt.

Tussen de rijen zitplaatsen moet ten minste 75 centimeter ruimte zijn van rugleuning tot rugleuning gemeten. De rijen mogen 15 zitplaatsen hebben bij een gangpad ter weerszijden en 7 zitplaatsen, indien alleen een middengangpad aanwezig is. De breedte van de gangpaden moet ten minste 75 centimeter bedragen. De rijen zitplaatsen moeten vast op het dek worden bevestigd of aan elkander zijn gekoppeld.

Wordt als toeschouwersruimte een ruimte gebruikt, die niet uitsluitend voor het houden van filmvoorstellingen is ingericht, dan kan, indien dit noodzakelijk is, van het vastzetten van de zitplaatsen in rijen en het bevestigen daarvan aan dek, worden afgezien.

3. De verlichting van de ruimte moet als regel nabij het filmtoestel worden ontstoken. Indien hieraan niet kan worden voldaan,

moet gedurende de voorstelling een persoon bij de schakelaars post vatten, om deze in geval van nood onmiddellijk te bedienen.

In de ruimte moet voldoende noodverlichting, onafhankelijk van de gewone verlichting zijn aangebracht. De uitgangen moeten in het bijzonder worden aangegeven. De noodkrachtbron of een accumulatorenbatterij moet tijdens de voorstelling bijstaan, zodat de noodverlichting onmiddellijk kan worden ontstoken.

Artikel 7

Opstelling aan dek

1. Bij gebruik van een filmtoestel op het open dek moet gezorgd worden voor een stevige afscheiding tussen toeschouwers en het toestel, zodat de toeschouwers op voldoende afstand van het toestel blijven.

2. Bij het vertonen van „snelbrandende films" moet deze afscheiding door een stalen scherm, voorzien van de nodige projectie- en kijkvensters, worden gevormd, zodat de toeschouwers niet door steekvlammen kunnen worden getroffen.

3. De opstelling moet zodanig zijn, dat een in brand geraakt toestel, en/of de voorraad films zonodig dadelijk over boord kunnen worden gezet.

Artikel 8

Berging bij niet gebruik

Alle films moeten, behalve tijdens de voorstellingen, worden geborgen in een brandvrij af te sluiten stalen kast. Op deze kast moet een stalen ventilatiekoker zijn aangebracht voor verbinding met de open lucht, met een doorsnede van 10 vierkante centimeter voor elke 3.5 kilogram van de in de kast geborgen filmrollen. De koker moet aan het buiteneinde door gaas zijn afgesloten, zodat geen stoffen van buitenaf in de koker kunnen komen.

Artikel 9

Vertoning van „langzaam brandende films"

1. Wordt het projectietoestel voor vertoning van „langzaam brandende films" in een toeschouwersruimte opgesteld dan moet rondom behalve de gangpaden een ruimte van ten minste 1 meter worden vrijgehouden.

2. Electrische leidingen naar het toestel moeten zodanig zijn aangebracht, dat de toeschouwers daarmede niet in aanraking kunnen komen.

Artikel 10

Voorziening tegen brand

1. Bij gebruik van filmtoestellen moet in de cabine, indien daarin geen vaste watersproeiing is aangebracht, of in de onmiddellijke nabijheid van een niet in een cabine opgesteld toestel, een emmer water met natte dweil aanwezig zijn en bij een toestel met snelbrandende films tevens een koolzuursneeuw- of methylbromideapparaat.

Bovendien moet een brandslang met straalpijp voor onmiddellijk gebruik in de nabijheid worden gereed gehouden.

2. In de cabine mag zich niets anders bevinden dan hetgeen voor de bediening van het toestel nodig is.

Artikel 11

Filmtoestellen mogen slechts door personen, die met het gebruik en de te nemen voorzorgen volledig bekend zijn, worden bediend. Gedurende het bedienen van de toestellen en het behandelen van de films mag door hen niet worden gerookt. Bedienend personeel

BIJLAGE XI

REDDINGMIDDELEN

Artikel 1

Reddinggordels

1. Reddinggordels moeten van deugdelijke samenstelling, voor het doel geschikt en goed onderhouden zijn.

2. Zij moeten zodanig vervaardigd zijn, dat zij het hoofd van de gebruiker, wanneer deze buiten bewustzijn geraakt, boven water houden. Zij moeten binnenste buiten kunnen worden gedragen.

3. Reddinggordels, welke voorzien zijn van luchtkasten of welke voor het gebruik moeten worden opgeblazen, mogen niet tot de uitrusting van het schip behoren.

4. Reddinggordels moeten ten minste zoveel drijfvermogen hebben, dat zij in zoet water, zonder te zinken, gedurende 24 uur een gewicht van 7,5 kilogram ijzer kunnen dragen.

5. Kinderreddinggordels (voor kinderen tot de leeftijd van 12 jaar) moeten aan binnen- en buitenzijde hetzij hel gekleurd, hetzij voorzien zijn van een ongeveer 15 centimeter brede horizontale hel gekleurde band, terwijl op de helle ondergrond in duidelijke zwarte letters het woord „kind" moet zijn aangegeven.

6. De modellen moeten door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd.

Artikel 2

Reddingboeien

1. Reddingboeien moeten op deugdelijke wijze van massief kurk of daarmede gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd; zij moeten doelmatig en goed onderhouden zijn en zodanig zijn geverfd, dat zij op het water duidelijk zijn te onderscheiden.

2. Reddingboeien, gevuld met biezen, kurkafval, kurkkorrels, of enige andere korrelige stof zonder samenhang, zomede reddingboeien, welke voor het gebruik moeten worden opgeblazen, mogen niet tot de uitrusting van het schip behoren.

3. Reddingboeien mogen gesloten of hoefijzervormig zijn. Gesloten reddingboeien moeten een inwendige middellijn van ten minste 45 centimeter hebben. Hoefijzervormige reddingboeien moeten zodanig zijn verstijfd, dat bij de in lid 4 genoemde proef de wijdte van de opening tussen 35 en 40 centimeter blijft.

4. Reddingboeien moeten voorzien zijn van een stevig aangebindselde, in bochten hangende grijplijn, terwijl elke reddingboei zoveel drijfvermogen moet bezitten, dat zij, in zoetwater, zonder te zinken, gedurende 24 uur een gewicht van 14,5 kilogram ijzer kan dragen.

Artikel 3

Klassen van boten

De boten worden verdeeld in reddingboten, zijnde open boten met vaste boorden en uitsluitend in de boot aangebrachte luchtkasten en

gewone boten, zijnde open boten zonder middelen tot vergroting van het drijfvermogen.

Artikel 4

Eisen waaraan de boten moeten voldoen

1. Alle boten moeten behoorlijk van deugdelijk materiaal, volgens door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te geven aanwijzingen, zijn gebouwd. Zij moeten van zodanige vorm en zodanige afmetingen zijn, dat zij bij zeegang een ruime mate van stabiliteit bezitten en bij volle bezetting en volledige uitrusting, voldoende vrijboord hebben. Gewone boten moeten met volle bezetting en volledige uitrusting een minimum vrijboord van 30 centimeter hebben. Alle boten moeten zo sterk zijn, dat zij zonder gevaar met volle bezetting en volledige uitrusting te water kunnen worden gebracht. De ophangpunten in de boten moeten zo zijn gelegen, dat de boten gemakkelijk vrij zwaaien van de davits.

Alle boten moeten langs de buitenzijde voorzien zijn van een in bochten hangende stevig aangebindselde grijplijn. De betimmering in de boten moet zodanig zijn aangebracht, dat losse luchtkasten op eenvoudige wijze kunnen worden weggenomen.

Alle boten moeten ter weerszijden tussen de glijspanten of de bootsklampen over ongeveer 1,50 meter lengte zijn voorzien van kimkielen, die zodanig moeten zijn aangebracht, dat zij op generlei wijze het te water brengen van de boten belemmeren. De kimkielen moeten van enkele uitsparingen voor handgrepen zijn voorzien.

2. Alle boten moeten, tenzij de beschikbare ruimte aan boord niet toelaat een boot van deze grootte te plaatsen, een inhoud van ten minste 3,5 kubieke meter hebben.

Aan boord van passagiersschepen en schepen van 500 ton en meer, geen passagiersschepen zijnde, moeten de reddingboten een lengte van ten minste 7,30 meter hebben, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is, dat het aan boord plaatsen van boten van deze grootte onredelijk of onpraktisch is. De lengte mag nimmer kleiner zijn dan 4,90 meter.

Boten, welke met volle bezetting en volledige uitrusting zwaarder zijn dan 20 300 kilogram, zijn aan boord niet toegelaten.

Reddingboten moeten bij voorkeur voor en achter scherp zijn. Reddingboten voor meer dan 60 personen moeten motorboten of met de hand voortbewogen schroefboten zijn.

In de reddingboten moeten de onderblokken van de takels gemakkelijk en vlug kunnen worden uitgehoekt, doch het uithoeken behoeft niet gelijktijdig plaats te vinden.

3. Reddingboten moeten voldoen aan de volgende eisen:

het gemiddelde van de zeeg voor en achter moet ten minste gelijk zijn aan 4 percent van de lengte;

de luchtkasten moeten zodanig zijn geplaatst, dat bij volle bezetting en volledige uitrusting en onder ongunstige weersomstandigheden een voldoende mate van stabiliteit verzekerd is; zij moeten van doelmatig

materiaal, bijvoorbeeld koper, doch niet van zink zijn vervaardigd en waterdicht zijn; zij mogen van inschroefbare afsluitdoppen zijn voorzien;

luchtkasten, ook indien zij vast zijn ingebouwd, mogen niet langer zijn dan 1,25 meter;

bij houten boten moeten de luchtkasten een gezamenlijke inhoud hebben van ten minste één tiende van de kubieke inhoud van de boot; wanneer de boot bestemd is voor 100 personen of meer, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een hoger percentage vaststellen;

het drijfvermogen van een metalen boot moet ten minste gelijk zijn aan dat, geëist voor een houten boot van dezelfde inhoud.

4. Alle doften en langsscheepse zitplaatsen moeten zo laag, als practisch mogelijk is, zijn aangebracht; de buikdenningplanken moeten zo geplaatst zijn, dat de bovenkanten der doften er niet meer dan 84 centimeter boven liggen.

Artikel 5

Motorreddingboten

1. Motorreddingboten worden verdeeld in twee klassen, A en B.

2. Motorreddingboten moeten voldoen aan de in artikel 4 voor reddingboten gestelde eisen.

3. De gezamenlijke inhoud van de luchtkasten van een motorreddingboot moet ten minste gelijk zijn aan die van een reddingboot zonder motor, vermeerderd met een inhoud, waardoor het gewicht van de motor met toebehoren, het zoeklicht en de radioinstallatie met toebehoren wordt opgeheven en verminderd met 0,0283 kubieke meter voor elke persoon, welke de boot meer zou mogen opnemen, indien de genoemde uitrusting werd verwijderd.

4. De motor en zijn onderdelen moeten op doelmatige wijze omkast zijn, zodat ook onder ongunstige weersomstandigheden de goede werking is gewaarborgd. De schroef moet achteruit kunnen werken.

5. Bij een boot van de klasse A moet de motor een goedgekeurd type hogedrukmotor zijn, welke aan de boot met volle bezetting en volledige uitrusting, in kalm water een snelheid van 6 zeemijlen per uur kan geven. De brandstofvoorraad moet voldoende zijn om de boot 24 uur onafgebroken te kunnen laten varen.

6. Bij een boot van klasse B moet de motor een goedgekeurd type hogedrukmotor zijn, welke aan de boot met volle bezetting en volledige uitrusting in kalm water een snelheid van 4 zeemijlen per uur kan geven. De brandstofvoorraad moet voldoende zijn om de boot 12 uur onafgebroken te kunnen laten varen.

Artikel 6

Werktuiglijk voortbewogen reddingboten, anders dan motorboten

1. Een werktuiglijk voortbewogen schroefreddingboot, anders dan een motorreddingboot, moet voldoen aan de in artikel 4 voor reddingboten gestelde eisen.

2. De gezamenlijke inhoud van de luchtkasten moet vermeerderd worden, teneinde het gewicht van de voortbewegingsinrichting op te heffen.

3. De voortbewegingsinrichting moet van een goedgekeurd type zijn en moet voldoende kracht kunnen ontwikkelen om een boot met volle bezetting en volledige uitrusting onmiddellijk na het tewaterlaten vrij van het schip te krijgen en in staat zijn de boot koers te doen houden ook onder ongunstige weersomstandigheden. De inrichting moet aan de boot in kalm water een snelheid van ten minste 4 zeemijlen per uur kunnen geven en de boot ook achteruit kunnen laten varen.

4. Als de boot met handkracht wordt voortbewogen, moet de inrichting door ongeoefende personen kunnen worden bediend en kunnen werken, zodra de boot te water is, ook als zij volgelopen is.

Artikel 7

Drijvende toestellen

1. Onder „drijvende toestellen" wordt verstaan drijvend materiaal niet bedoeld in de artikelen 1, 2 en 3, geschikt om personen die te water liggen drijvende te houden.

2. De afmetingen, sterkte en samenstelling van een drijvend toestel moeten zo zijn, dat het van de plaats waar het is geborgen, zonder dat het beschadigd wordt, te water kan worden geworpen, waarbij de vorm en andere eigenschappen behouden blijven. Het moet voor het doel geschikt en stabiel zijn, op welke zijde het ook drijft.

Luchtkasten of daarmede gelijkwaardige middelen voor het verkrijgen van drijfvermogen moeten zo dicht mogelijk bij de zijden zijn aangebracht; zij mogen niet voor het gebruik moeten worden opgeblazen.

Het toestel moet voorzien zijn van een rond de buitenzijde stevig aangebindselde, in bochten hangende grijplijn en van een vanglijn van ten minste 10 meter lengte.

3. Tenzij doeltreffende middelen zijn aangebracht om het toestel zonder het met de hand te lichten te water te kunnen laten, mag het niet zwaarder zijn dan 180 kilogram.

Artikel 8

Berekening van de inhoud van boten

1. De inhoud van een boot wordt bepaald met toepassing van de regel van Simpson.

De inhoud van een boot met platte spiegel wordt berekend alsof de boot van achteren scherp toeloopt.

2. De inhoud in kubieke meters van een boot wordt uitgedrukt door de formule:

$$\text{Inhoud} = \frac{1}{12} \times (4A + 2B + 4C),$$

waarbij 1 de lengte van de boot in meters is, gemeten van de binnenzijde van de houten of metalen huid aan de voorsteven tot het overeenkomstige punt aan de achtersteven. Bij een boot met platte spiegel wordt de lengte gemeten tot de binnenkant van de spiegel.

A, B en C geven onderscheidenlijk de oppervlakten der dwarsdoorsneden aan, op een vierde van de lengte 1 van voren, in het midden van de lengte 1 en op een vierde van de lengte 1 van achteren gerekend.

De oppervlakten A, B en C in vierkante meters, worden bepaald door achtereenvolgens de volgende formule op elk der drie dwarsdoorsneden toe te passen:

$$\text{Oppervlakte} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e),$$

waarbij h de holte in meters is, aan de binnenzijde van de houten of metalen huid gemeten van de kiel tot de lijn van bovenkant dolboord, of in bepaalde gevallen tot een lagere hoogte als hierachter aangegeven, a, b, c, d en e de horizontale wijdten der boot in meters zijn, gemeten op de twee uiterste punten van de holte, alsmede op de drie deelpunten, welke men verkrijgt bij deling van h in vier gelijke delen; a en e zijn de wijdten aan de uiteinden en c is die in het midden van h.

3. Indien de zeeg van het dolboord, gemeten op twee punten, gelegen op een vierde van de lengte van de uiteinden, meer bedraagt dan een honderste van de lengte van de boot, moeten de holten, welke gebruikt worden voor de berekening van de oppervlakte van de dwarsdoorsneden A of C, gelijk worden gesteld aan de holte van de boot in het midden, vermeerderd met een honderste van de lengte van de boot.

4. Indien in het midden van de boot de holte meer bedraagt dan vijf en veertig honderdsten van de grootste wijdte, moet de holte te gebruiken voor de berekening van de oppervlakte van de midscheepse doorsnede B, op vijf en veertig honderdsten van de wijdte worden gesteld en de holte, te gebruiken voor de berekening van de oppervlakten van de doorsneden A en C, gelegen op een vierde van de lengte van voren en van achteren, verkregen worden, door de voor de doorsnede B gebruikte holte te vermeerderen met een bedrag gelijk aan een honderdste van de lengte van de boot; de holten, welke voor de bereke-

ning van de oppervlakten A en C worden gebruikt, mogen de werkelijke holten op die punten echter niet overschrijden.

5. Indien de holte van de boot meer bedraagt dan 122 centimeter moet het aantal personen, dat krachtens artikel 9 volgt uit de naar deze methode berekende inhoud, in evenredigheid met de verhouding van 122 centimeter tot de werkelijke holte worden verminderd, tenzij bij een proefneming met de boot te water met het genoemde aantal inzittenden, allen voorzien van reddinggordels, een bevredigend resultaat is verkregen.

6. Voor boten, welke voor en achter zeer scherp toelopen, of welke een zeer volle vorm hebben, zal in elk bijzonder geval het toe te laten aantal personen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden vastgesteld.

7. De inhoud van een motorboot wordt verkregen door de berekende inhoud te verminderen met de inhoud van de ruimte, ingenomen door de motor met toebehoren en zo deze aan boord zijn, ook met die, ingenomen door de radioinstallatie en het zoeklicht met toebehoren.

8. De inhoud van een boot mag op 0,6 van het product van lengte, breedte en holte worden bepaald, indien vaststaat, dat deze niet groter is dan die welke op de in de vorige leden aangegeven wijze zou zijn verkregen. De in dit lid bedoelde holte is dezelfde als die, bedoeld in lid 2, doch de lengte wordt gemeten tussen de aansnijding van de buitenzijde van de huid met de voorsteven en het daarmede overeenkomende punt aan de achtersteven en de breedte is de grootste breedte gemeten op buitenkant huid. Indien de holte meer bedraagt dan 45 honderdsten van de breedte, mag slechts deze waarde in rekening worden gebracht.

Artikel 9

Aantal personen in reddingboten

1. Het aantal personen, dat een boot mag opnemen, wordt verkregen door de inhoud in kubieke meters te delen door 0,283 met verwaarlozing van breuken.

2. Indien blijkt, dat zonder het gebruik van de riemen of van de werktuiglijke bewegingsinrichting te hinderen voor het gevonden aantal personen geen behoorlijke zitplaatsen in de boot aanwezig zijn, moet het in het vorige lid verkregen aantal worden verminderd.

3. Het verkregen aantal moet eveneens worden verminderd, indien bij geladen boot het vrijboord kleiner wordt dan in overeenstemming is met hetgeen daaromtrent in artikel 4 is aangegeven.

Artikel 10

Aantal personen aan drijvende toestellen

Het aantal personen, waarvoor een drijvend toestel ten hoogste bestemd mag zijn, is het kleinste van de getallen, verkregen door het

aantal kilogrammen ijzer, dat het toestel in zoet water kan dragen, te delen door 14,5 en door de omtrek van het toestel in centimeters te delen door 30,5.

Artikel 11

Nagaan van het minimum vrijboord; proef ter bepaling aantal personen in boten

1. Bij de proef tot het nagaan van het minimum vrijboord, moeten de volledig uitgeruste boten bezwaard worden met een gewicht van ten minste 75 kilogram voor iedere persoon, welke zij geacht worden te kunnen opnemen.

2. De proef tot het nagaan van het aantal personen, dat in een boot kan plaats nemen, moet genomen worden met volwassen personen, welke reddinggordels aan hebben.

Artikel 12

Merken van reddingmiddelen

1. De afmetingen van een boot, alsmede het aantal personen, waarvoor zij bestemd is, moeten in duidelijk en blijvend schrift daarop zijn aangegeven.

Alle boten moeten aan weerszijden op de boeg van de naam van het schip zijn voorzien en zij moeten doorlopend zijn genummerd.

2. Het aantal personen, waarvoor een drijvend toestel bestemd is, moet in duidelijk en blijvend schrift daarop zijn aangegeven.

3. Geen boot of drijvend toestel mag gemerkt zijn voor een groter aantal personen, dan verkregen volgens de artikelen 9, 10 en 11.

Artikel 13

Uitrusting van boten

1. Reddingboten moeten zijn uitgerust met:

(*a*) een riem per doft, twee waarloze riemen en één stuurriem, anderhalf stel roeipennen of -dollen aan de boot bevestigd met ketting of lijn, één bootshaak;

(*b*) een roer met helmstok of stuurjuk met stuurrepen;

(*c*) één of meer masten met volledig zeiltuig, waarvan de zeilen van voldoende grootte en oranje gekleurd zijn en het staand tuig van gegalvaniseerd staaldraad is;

(*d*) een vanglijn en een achtereind, beide van voldoende sterkte en lengte, eerstgenoemde met strop en knevel aan de boot vastgemaakt;

(*e*) twee doelmatige proppen voor elk propgat door lijn of ketting aan de boot verbonden en, indien geen zelfwerkende kleppen aanwezig zijn, een handpomp, een hoosvat en twee emmers;

(*f*) twee bijlen;

(*g*) een voor gebruik gereed zijnde olielamp, olie voor 12 branduren en twee waterdicht verpakte dozen stormlucifers;

(*h*) een doelmatig drijfanker en een bus, inhoudende 4,5 liter plantaardige of dierlijke olie, zodanig vervaardigd, dat de olie gemakkelijk op het water kan worden gestort en zodanig ingericht, dat zij aan het drijfanker kan worden vastgemaakt;

(*i*) een Nederlandse vlag, een misthoorn;

(*j*) twee doeltreffende valscherm-signalen, die op grote hoogte een helder rood licht geven, zes handstakellichten, die een helder rood licht geven; twee drijvende rooksignalen, welke oranje gekleurde rook verspreiden;

(*k*) een bruikbaar kompas met nachthuis en verlichting, dat op stalen boten met de compensatiemiddelen op een vaste plaats moet zijn opgesteld; een overzeiler van de oceaan, waarop het schip vaart, van tegen water bestand materiaal of waterdicht verpakt;

(*l*) een electrische zaklantaarn, geschikt voor het geven van morseseinen met twee waarloze batterijen en twee waarloze gloeilampen, een doelmatige spiegel tot het geven van seinen overdag;

(*m*) een zakmes met blikopener, met lijn aan de boot vastgemaakt;

(*n*) twee lichte werplijnen, welke op het water blijven drijven;

(*o*) een kistje, geschikt om de kleine uitrustingsartikelen op te bergen, voorzien van het nodige gereedschap, reparatiemateriaal, zeilplaat, naalden en garen en enige lijnen met vishaken;

(*p*) een luchtdichte kist, inhoudende één kilogram goedgekeurde levensmiddelen voor ieder der personen, waarvoor de boot bestemd is; zomede 0,5 kilogram gecondenseerde melk per persoon of daarmede gelijkwaardige voedingsmiddelen;

(*q*) waterdichte vaten of tanken met akertjes met ketting van roestvrij metaal, inhoudende drie liter zoetwater voor elk der personen, waarvoor de boot bestemd is;

(*r*) een waterdicht verpakte verbandtrommel inhoudende:

10 gram mercurochroom 2 percent in flesje met penseel; 20 aspirinetabletten à 0,5 gram; 50 pharmadrine tabletten; 50 atebrine- of kininetabletten; 50 gram sulfazalf in potje; 2 driekante doeken; 16 × 1/16 meter hydrophile gaas; 5 hydrophile windsels 6 centimeter; 5 hydrophile windsels 8 centimeter; 1 snelverband no. I; 2 snelverbanden no. II; 1 meter Bismuth brandzwachtel; 5 × 10 gram verbandwatten; 1 rol kleefpleister, breed 2 centimeter, lang 1 meter; 1 pleister snelverband 4 centimeter; 1 pleister snelverband 6 centimeter; 1 doosje veiligheidsspelden no. 1; 1 schaar, zomede buiten de trommel: 10 morphine comprimé's à 10 milligram (in handen van de kapitein); bovendien in de sloep 2 spalkplanken van voldoende lengte.

De losse inventaris, die niet in een kist of kast is geborgen, moet op een geschikte plaats in de boot zeevast zijn gestuwd en deugdelijk

zijn gesjord. Zij mag noch het uithoeken van de blokken hinderen noch het vlugge embarkeren bemoeilijken.

De bootshaak moet steeds voor gebruik gereed zijn.

2. Indien een reddingboot bestemd is voor meer dan 60 personen moet zij voorzien zijn van een doelmatige inrichting om van uit het water in de reddingboot te kunnen klimmen.

3. In aanvulling van het in lid 1 bepaalde moet een motorreddingboot twee bootshaken en enig motorgereedschap medevoeren. In afwijking van het in lid 1 bepaalde behoeft in een motorreddingboot slechts een half stel riemen aanwezig te zijn. De hoeveelheid brandstof, voorgeschreven in artikel 5, moet aan boord zijn.

4. Een motorreddingboot van de klasse A, indien vereist krachtens artikel 58, lid 1 van het Schepenbesluit, moet voorzien zijn van een radiotelegraaf-installatie en een zoeklicht.

De radio-installatie, welke moet voldoen aan de in bijlage XIII gestelde eisen, moet zijn opgesteld in een ruimte, die groot genoeg is om plaats te bieden voor de uitrusting en de persoon, die de installatie bedient.

De inrichting moet zodanig zijn, dat de goede werking van zender en ontvanger niet wordt gestoord door het bijstaan van de motor, ongeacht of deze al of niet voor de landinrichting van de batterij wordt gebruikt.

De radiobatterij mag geen stroom leveren aan een aanzetmotor of ontstekingssysteem. De motor van de reddingboot moet voorzien zijn van een dynamo voor het opladen van de radiobatterij en voor eventuele andere doeleinden.

Het zoeklicht moet een lamp van ten minste 80 Watt hebben, een doelmatige reflector en een krachtbron, welke in staat is om gedurende een totale tijdsduur van 6 uur en gedurende ten minste 3 uur onafgebroken te kunnen werken. Het zoeklicht moet een licht gekleurd voorwerp met een breedte van 18 meter op een afstand van 180 meter duidelijk kunnen verlichten.

5. Op schepen, waarvan de reizen niet langer dan 24 uur duren, kan de uitrusting genoemd in lid 1 onder (*c*), (*m*) en (*p*) worden weggelaten, met dien verstande, dat 1 kilogram goedgekeurde levensmiddelen per persoon aanwezig moet zijn.

6. In reddingboten aan boord van vissersvaartuigen, welke geen reizen maken, die zich verder uitstrekken dan de Oostzee, de Noordzee tot de 61ste breedtegraad en tot de lijn Orkaden—Shetland-eilanden in het Westen, het Kanaal, het Kanaal van Bristol, het St. Georgekanaal en de Ierse Zee tot de lijn Whitehead—Port Patrick in het Noorden en in het Zuiden tot de lijn Carnsore Pt—Landsend—Kaap St. Mathieu en op schepen, uitsluitend bestemd en gebruikt voor de vaart over de Wadden, langs de mond van de Weser naar de Elbe en door het Kaiser Wilhelmkanaal tot Kiel, behoeft het aangegevene in lid 1, onder (*c*), (*j*) en (*k*) niet aanwezig te zijn.

7. Voor gewone boten kan de uitrusting beperkt blijven tot hetgeen onder (*a*), (*b*), (*d*), (*e*), (*f*), (*g*), (*i*), (*p*) en (*q*) van lid 1 van dit artikel wordt genoemd, met dien verstande, dat één bijl voldoende is.

Indien de reizen van de schepen zich uitstrekken buiten de vaart langs de Oostkust van de Noordzee van Calais tot het Aggerkanaal, zomede in de Oostzee tot de lijn Gothenburg—Frederikshaven, moet bovendien de uitrusting onder (*c*) en (*k*) genoemd in lid 1, aan boord zijn.

Artikel 14

Davits en daaraan verbonden boten aan boord van passagiersschepen

1. Aan boord van passagiersschepen moet het aantal davits worden geplaatst als aangegeven in kolom A van de tabel van artikel 16.

2. Het aantal stellen davits behoeft nimmer groter te zijn dan het aantal reddingboten, benodigd om ruimte te bieden voor alle opvarenden.

3. Indien het noch praktisch uitvoerbaar, noch redelijk is het aantal stellen davits, bedoeld in kolom A van de tabel van artikel 16, te plaatsen, kan met een kleiner aantal stellen worden volstaan, met dien verstande, dat dit aantal nimmer kleiner mag zijn dan het minimum, vastgesteld in kolom B van de tabel van artikel 16.

4. Aan elk stel davits moet een reddingboot verbonden zijn. Indien deze boten geen ruimte voor alle opvarenden bieden, moeten aanvullende stellen davits met daaraan verbonden reddingboten worden geplaatst, voor zover dit praktisch uitvoerbaar is. Indien ook dan nog geen voldoende ruimte om alle opvarenden in de boten op te nemen is verkregen, moeten reddingboten onder de aan de davits verbonden boten worden geplaatst.

5. In afwijking van het in de voorgaande leden bepaalde, kan aan boord van passagiersschepen, die op korte internationale reizen worden gebezigd, indien de ruimte in de boten niet voldoende is om alle opvarenden op te nemen en indien de schepen voldoen aan de in artikel 6, lid 4, van bijlage II gestelde bijzondere eisen, worden toegestaan te volstaan met een bootruimte als aangegeven in kolom C van de tabel van artikel 16. De ontbrekende ruimte moet vervangen worden door plaats aan of op drijvende toestellen. De in lid 3 aangegeven vermindering van het aantal stellen davits mag toegepast worden.

6. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan, dat voor een schip de korte internationale reis wordt verlengd tot 1200 zeemijlen, mits voor 75 percent van het aantal opvarenden plaats in de reddingboten aanwezig is.

Artikel 15

Middelen tot te water brengen der boten

1. Davits moeten van een goedgekeurd type en van een deugdelijke uitvoering zijn. Zij moeten doeltreffend zijn geplaatst.

2. Aan boord van passagiersschepen moeten de middelen voor het te water brengen van boten, als davits, blokken en sloepstakels met toebehoren, zo sterk zijn, dat de boten met volle bezetting en volledige uitrusting, zelfs bij slagzij van ten hoogste 15 graden, veilig te water kunnen worden gebracht.

3. De bewegingsinrichting van de davits moet zo sterk zijn, dat de boten, uitsluitend bemand met de bedieningsmanschappen en geheel uitgerust, tegen de grootste slagzij in, waarbij de boten nog kunnen worden gestreken, naar buiten kunnen worden gedraaid.

4. Aan boord van alle schepen met een lengte groter dan 46 meter, moeten de davits voor reddingboten, welke volledig uitgerust een gewicht van niet meer dan 4064 kilogram hebben, klapdavits of zwaartekrachtdavits zijn en voor reddingboten met groter gewicht zwaartekrachtdavits.

Radiaal- of spijkerdavits moeten zijn uitgerust met doelmatige inrichtingen om het lichten uit de potten te voorkomen.

Aan boord van schepen van 500 ton en meer moeten laatstgenoemde davits voorzien zijn van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde bewegingsinrichting, welke werktuiglijk of met de hand moet kunnen worden behandeld.

5. Twee reddinglijnen van een lengte, welke bij de geringste diepgang en een slagzij van 15 graden tot het water reiken, moeten aan de middenleider zijn aangebracht.

6. De takels moeten van voldoende lengte zijn om de onderblokken tot op het water te kunnen overhalen, indien het schip bij de geringste diepgang een slagzij van 15 graden heeft. Haken aan onderblokken van takels zijn niet toegestaan.

7. Op schepen van 500 ton en meer, geen passagiersschepen zijnde en aan boord van passagiersschepen moet bij elk stel davits één doelmatige touwladder zijn aangebracht van zodanige lengte, dat de geringste diepgang een slagzij van 15 graden heeft. Haken aan 15 graden tot het water reikt.

Artikel 16

Tabel aangevende minimum aantal stellen davits, zomede de minimum bootruimte voor passagiersschepen

1. Het minimum aantal stellen davits en de minimum bootruimte voor passagiersschepen, als bedoeld in artikel 14, wordt gegeven in de ondervolgende tabel.

2. Indien de lengte van het schip groter is dan 314 meter, wordt het minimum aantal stellen davits door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld.

3. Indien de lengte van het schip kleiner dan 31 meter of groter dan 168 meter is, wordt de minimum inhoud van de reddingboten, bedoeld in kolom (C) door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld.

Lengte van het schip volgens de meetbrief in meters	Minimum aantal stellen davits (normaal) (A)	Kleiner aantal stellen davits bij uitzondering toegestaan (zie artikel 14, lid 3) (B)	Minimum inhoud gezamenlijke reddingboten in kubieke meters voor passagiersschepen op korte internationale reizen (C)
31 en kleiner dan 37	2	2	11
37 ,, ,, ,, 43	2	2	18
43 ,, ,, ,, 49	2	2	26
49 ,, ,, ,, 53	3	3	33
53 ,, ,, ,, 58	3	3	38
58 ,, ,, ,, 63	4	4	44
63 ,, ,, ,, 67	4	4	50
67 ,, ,, ,, 70	5	4	52
70 ,, ,, ,, 75	5	4	61
75 ,, ,, ,, 78	6	5	68
78 ,, ,, ,, 82	6	5	76
82 ,, ,, ,, 87	7	5	85
87 ,, ,, ,, 91	7	5	94
91 ,, ,, ,, 96	8	6	102
96 ,, ,, ,, 101	8	6	110
101 ,, ,, ,, 107	9	7	122
107 ,, ,, ,, 113	9	7	135
113 ,, ,, ,, 119	10	7	146
119 ,, ,, ,, 125	10	7	157
125 ,, ,, ,, 133	12	9	171
133 ,, ,, ,, 140	12	9	185
140 ,, ,, ,, 149	14	10	202
149 ,, ,, ,, 159	14	10	221
159 ,, ,, ,, 168	16	12	238
168 ,, ,, ,, 177	16	12	—
177 ,, ,, ,, 186	18	13	—
186 ,, ,, ,, 195	18	13	—
195 ,, ,, ,, 204	20	14	—
204 ,, ,, ,, 213	20	14	—
213 ,, ,, ,, 223	22	15	—
223 ,, ,, ,, 232	22	15	—
232 ,, ,, ,, 241	24	17	—
241 ,, ,, ,, 250	24	17	—
250 ,, ,, ,, 261	26	18	—
261 ,, ,, ,, 271	26	18	—
271 ,, ,, ,, 282	28	19	—
282 ,, ,, ,, 293	28	19	—
293 ,, ,, ,, 303	30	20	—
303 ,, ,, ,, 314	30	20	—

BIJLAGE XII

REDDINGMIDDELEN AAN BOORD VAN PELGRIMSSCHEPEN EN VAN PASSAGIERSSCHEPEN, WELKE GROTE AANTALLEN PASSAGIERS, VOOR WIE GEEN VASTE SLAAPPLAATSEN AANWEZIG ZIJN, IN BEPAALDE GEBIEDEN VERVOEREN

HOOFDSTUK I

Artikel 1

Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op schepen, gebezigd voor het vervoer van pelgrims tussen havens aan de Rode Zee enerzijds en Indonesië, India en Pakistan, Ceylon, Hongkong en de Straits Settlements anderzijds, alsmede op schepen, welke bestemd zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers, terwijl voor grote aantallen passagiers geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, op reizen tussen Indonesië, India en Pakistan, Ceylon, Hongkong en de Straits Settlements.

Artikel 2

Geldigheid van bijlage XI

Bijlage XI is op de in artikel 1 bedoelde schepen van toepassing met inachtneming van hetgeen in de volgende artikelen van dit hoofdstuk nader is bepaald.

Artikel 3

Boten en davits op schepen anders dan gebezigd voor pelgrimvervoer

1. Schepen, niet gebezigd voor het pelgrimvervoer, moeten voorzien zijn van het aantal stellen davits als aangegeven in kolom (A) van de tabel van artikel 6, met dien verstande, dat het aantal stellen davits niet groter behoeft te zijn dan het aantal reddingboten, nodig om alle opvarenden te kunnen opnemen.

2. Aan elk stel davits moet een reddingboot zijn verbonden. Indien de aan davits verbonden reddingboten geen voldoende ruimte bieden voor alle opvarenden of de inhoud kleiner is dan die, aangegeven in kolom (D) van de tabel van artikel 6, moeten aanvullende reddingboten worden geplaatst. De gezamenlijke inhoud daarvan moet zo groot zijn, dat hij met die van de onder davits geplaatste boten groot genoeg is om alle opvarenden te kunnen opnemen, zonder dat echter de inhoud, aangegeven in bovengenoemde kolom (D), behoeft te worden overschreden. Indien alle opvarenden niet in de boten kunnen worden opgenomen, moeten voor de overblijvenden de nodige aanvullende reddingmiddelen worden geplaatst.

3. Indien het noch praktisch uitvoerbaar, noch redelijk is het schip uit te rusten met het aantal stellen davits, bedoeld in lid 1, kan met een kleiner aantal stellen davits worden volstaan, met dien

verstande, dat dit aantal nimmer kleiner mag zijn dan het minimum aantal volgens kolom (B) van de tabel van artikel 6 en dat de gezamenlijke inhoud van de boten ten minste gelijk moet zijn aan de minimum inhoud aangegeven in kolom (D) van die tabel.

Artikel 4

1. Op reizen tussen Hongkong en de Carolinen, Ladronen, de Ellis en Gilbert eilanden, Guam, de Marshall en Pelim eilanden, behoeft in afwijking van het bepaalde in artikel 3, lid 2, de aanvulling van de onder davits geplaatste reddingboten slechts te geschieden totdat de gezamenlijke inhoud van alle reddingboten ten minste gelijk is aan die, aangegeven in kolom (F) van de tabel van artikel 6.

Bijzondere reizen

2. Op reizen in de Golf van Bengalen en in de Andaman Zee ten Noorden van de lijn Calimerepunt-Atjehhoofd-Penang behoeft, in afwijking van het bepaalde in artikel 3, lid 2, de gezamenlijke inhoud van de reddingboten slechts groot genoeg te zijn om 80 percent van alle opvarenden op te kunnen nemen zonder dat echter de inhoud, aangegeven in kolom (F) van de tabel van artikel 6 behoeft te worden overschreden, terwijl slechts zoveel aanvullende reddingmiddelen behoeven te zijn geplaatst als nodig is om voor 80 percent van het aantal opvarenden een plaats in een boot, of aan een drijvend toestel te verzekeren.

3. Op reizen, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen, gelden de bepalingen van artikel 3 met dien verstande, dat voor kolom (D) de kolom (E) van de tabel van artikel 6 in de plaats wordt gesteld en dat de in de derde volzin van lid 2 van artikel 3 bedoelde inhoud slechts met aanvullende reddingmiddelen behoeft te worden aangevuld, totdat voor 80 percent van alle opvarenden een plaats in een boot of aan een drijvend toestel is verzekerd.

4. Op reizen als bedoeld in het voorgaande lid binnen een gebied begrensd door een lijn lopende van een punt op de Westkust van het Maleise Schiereiland op 10° Noorderbreedte langs de kust van Azië tot een punt in Cochin China op 11° Noorderbreedte, dan naar een punt op 8° Noorderbreedte en 110° Oosterlengte, verder naar een punt op 8° Noorderbreedte en 125° Oosterlengte, vervolgens naar een punt op de evenaar op 140° Oosterlengte, langs de evenaar tot 160° Oosterlengte, vervolgens naar een punt op 11° Zuiderbreedte en 170° Oosterlengte, verder naar een punt op 23° 30′ Zuiderbreedte en 170° Oosterlengte, vandaar naar een punt op 23° 30′ Zuiderbreedte en 160° Oosterlengte, vervolgens naar de Oostkust van Kaap York op 11° Zuiderbreedte, van de Westkust van Kaap York op 11° Zuiderbreedte naar Kaap Wessel en Wesseleiland, vervolgens langs de Australische kust naar Port Darwin

(Kaap Charles), vervolgens naar een punt op 10° Zuiderbreedte en 109° Oosterlengte, verder naar Christmaseiland, vervolgens naar een punt op 2° Noorderbreedte en 94° Oosterlengte, vervolgens naar een punt op 6° 30′ Noorderbreedte en 94° Oosterlengte en vervolgens naar het punt van uitgang, doch met uitsluiting van de havens en plaatsen in het rechtsgebied van het Gemenebest van Australië, behoeft de in de derde volzin van lid 2 van artikel 3 bedoelde inhoud slechts met aanvullende reddingmiddelen te zijn aangevuld, totdat voor 60 percent van alle opvarenden een plaats in een boot of aan een drijvend toestel is verzekerd.

Artikel 5

Vervoer van pelgrims

1. Bij het vervoer van pelgrims op reizen naar en van havens aan de Rode Zee gelden de voorschriften van artikel 3 met dien verstande, dat in de leden 2 en 3 van dat artikel voor „kolom (D)" moet worden gelezen „kolom (F)".

2. Indien op de in lid 1 bedoelde reizen niet meer dan 12 passagiers, voor wie vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, worden vervoerd, moet bovendien in lid 1 van artikel 3 voor „kolom (A)" gelezen worden „kolom (C)".

3. Indien op de in lid 1 en 2 bedoelde reizen de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen, moet in de leden 2 en 3 van artikel 3 voor „kolom (D)" gelezen worden „kolom (E)".

Artikel 6

Tabel, aangevende minimum aantal stellen davits en bootruimte

1. Het minimum aantal stellen davits en de minimum bootruimte voor de in artikel 1 bedoelde schepen wordt gegeven in de ondervolgende tabel.

2. Het aantal stellen davits en de bootruimte van schepen. welke kleiner of groter zijn dan in deze tabel aangegeven, worden door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld.

Lengte van het schip in meters volgens de meetbrief	Aantal stellen davits (normaal)	Minimum aantal stellen davits (krachtens art. 3, lid 3)	Aantal stellen davits voor pelgrimsschepen, welke niet meer dan 12 passagiers, voor wie vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, vervoeren	Minimum inhoud van de gezamenlijke reddingboten in kubieke meters: Voor andere reizen, dan die waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen	Voor reizen, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen	Voor schepen in bepaalde gebieden en pelgrimsschepen
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)
31 en beneden 37	2	2	2	22	9	11
37 „ „ 43	2	2	2	28	12	15
43 „ „ 49	2	2	2	35	17	22
49 „ „ 53	3	2	2	42	22	28
53 „ „ 58	3	2	2	54	26	33
58 „ „ 63	4	4	4	62	31	38
63 „ „ 67	4	4	4	75	37	46
67 „ „ 70	5	4	4	88	42	52
70 „ „ 75	5	4	4	103	46	58
75 „ „ 78	6	4	4	116	52	65
78 „ „ 82	6	4	4	127	57	72
82 „ „ 87	7	4	4	140	69	86
87 „ „ 91	7	6	6	157	80	101
91 „ „ 96	8	6	6	171	93	117
96 „ „ 101	8	6	6	188	105	131
101 „ „ 107	9	6	6	204	116	145
107 „ „ 113	9	6	6	218	125	156
113 „ „ 119	10	6	6	241	133	166
119 „ „ 125	10	8	8	265	144	181
125 „ „ 133	12	8	8	296	156	195
133 „ „ 140	12	10	8	327	170	212
140 „ „ 149	14	10	8	361	185	231
149 „ „ 159	14	10	10	392	201	251
159 „ „ 168	16	10	10	424	217	271
168 „ „ 177	16	12	12	461	—	—
177 „ „ 186	18	12	12	496	—	—
186 „ „ 195	18	12	12	537	—	—
195 „ „ 204	20	14	14	574	—	—
204 „ „ 213	20	14	14	613	—	—

Artikel 7

Uitrusting

De hoeveelheid gecondenseerde melk, genoemd in artikel 13, lid 1 onder *(p)* van bijlage XI, kan tot de helft worden teruggebracht met dien verstande, dat het medevoeren geheel kan worden nagelaten op reizen genoemd in artikel 4, lid 3.

HOOFDSTUK II

Artikel 8

Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op schepen, gebezigd voor het vervoer van grote aantallen passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, tussen havens in de navolgende gebieden:

(*a*) de Caraïbische Zee, benevens een strook ter breedte van 30 zeemijlen aan de Noordzijde van de Grote Antillen en aan de Noord- en Oostzijde van de Kleine Antillen en voor reizen, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen in een gebied, gelegen ten Westen van de lijn Ragged Point (Barbados) naar de monding van de Surinamerivier;

(*b*) voor reizen, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen langs de Westkust van Midden- en Zuid-Amerika tussen havens, niet Noorderlijker gelegen dan 13° Noorderbreedte en niet Zuidelijker dan Coquimbo;

(*c*) voor reizen, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen langs de Westkust van Afrika tussen havens niet Noordelijker gelegen dan Kaap Blanco en niet Zuidelijker dan Mossamedes;

(*d*) de Rode Zee en de Golf van Aden bewesten de meridiaan van 52° Oosterlengte, alsmede voor reizen, waarop de schepen zich niet verder dan 200 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen langs de Oostkust van Afrika niet Zuidelijker dan de haven van Lourenzo Marques.

Artikel 9

Geldigheid van bijlage XI

Bijlage XI is op de in artikel 8 bedoelde schepen van toepassing met inachtneming van hetgeen in de volgende artikelen nader is bepaald.

Artikel 10

Boten en davits op schepen, bedoeld in artikel 8

1. De schepen moeten voorzien zijn van het aantal stellen davits als aangegeven in kolom (A) van de tabel in artikel 6, met dien verstande, dat het aantal stellen davits niet groter behoeft te zijn dan het aantal reddingboten, nodig om alle opvarenden te kunnen opnemen.

2. Aan elk stel davits moet een reddingboot zijn verbonden. Indien de aan davits verbonden reddingboten geen voldoende ruimte bieden voor alle opvarenden of de inhoud kleiner is dan die, aangegeven in kolom (D) van de tabel van artikel 6, moeten aanvullende reddingboten worden geplaatst.

De gezamenlijke inhoud daarvan moet zo groot zijn, dat deze met die van de onder davits geplaatste boten groot genoeg is om alle opvarenden te kunnen opnemen.

3. Indien op reizen, als bedoeld in artikel 8 onder (*a*), (*c*) en (*d*), het noch praktisch uitvoerbaar, noch redelijk is de in het vorige lid bedoelde aanvullende reddingboten te plaatsen, kan genoegen worden genomen met een gezamenlijke inhoud van de reddingboten, welke groot genoeg is om 80 percent van alle opvarenden te kunnen opnemen, mits voor de overige opvarenden voldoende aanvullende reddingmiddelen aanwezig zijn.

Indien de schepen zich op deze reizen niet verder dan 30 zeemijlen van het naastbijzijnde land verwijderen, kan met een gezamenlijke inhoud van de reddingboten, welke groot genoeg is om 60 percent van alle opvarenden te kunnen opnemen, worden volstaan.

4. Indien het noch praktisch uitvoerbaar, noch redelijk is het schip uit te rusten met het aantal stellen davits, als in lid 1 is voorgeschreven, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een kleiner aantal stellen davits toestaan, mits voldoende middelen aanwezig zijn om de niet onder davits geplaatste boten veilig te water te brengen.

Artikel 11

Uitrusting

Het medevoeren van de gecondenseerde melk, genoemd in artikel 13, lid 1 onder (*p*) van bijlage XI, wordt niet geëist.

BIJLAGE XIII

RADIO-INSTALLATIES

Artikel 1

Omschrijvingen

Voor zover in deze bijlage of in enig uit het Schepenbesluit voortvloeiend bijzonder voorschrift betreffende de radio sprake is van bestaande of nieuwe (radio-) installaties — ongeacht of deze vast aan boord zijn opgesteld dan wel (zoals draagbare radio-installaties) tot de uitrusting van schip of sloepen behoren — zijn de volgende definities van toepassing:

(a) een bestaande installatie is een installatie, welke zich reeds aan boord van een schip bevindt op het tijdstip waarop het Schepenbesluit in werking treedt;

(b) een nieuwe installatie is een installatie, welke een bestaande installatie vervangt of een welke na het in werking treden van het Schepenbesluit wordt geïnstalleerd.

Artikel 2

Eisen, waaraan radiostations moeten voldoen

1. Het radiotelegraafstation moet, behalve aan de daaraan in artikel 82 van het Schepenbesluit gestelde eisen, aan de volgende bepalingen voldoen:

(*a*) een betrouwbaar uurwerk, waarvan de wijzerplaat een middellijn moet hebben van ten minste 12,5 centimeter en voorzien van een concentrische secondewijzer, moet op deugdelijke wijze in de radiohut zijn aangebracht. De plaats van opstelling moet zodanig zijn, dat de gehele wijzerplaat gemakkelijk en nauwkeurig door de radiotelegrafist vanaf zijn zitplaats aan de toestellen en vanaf de plaats waar het auto-alarmtoestel wordt beproefd, kan worden waargenomen;

(*b*) in de radiohut moet permanent een betrouwbare noodverlichting zijn aangebracht, welke voldoende verlichting waarborgt bij de bediening en de contrôle van de hoofd- en noodinstallaties en van het uurwerk genoemd onder (*a*);

(*c*) indien een afzonderlijke nood-radiohut aan boord aanwezig is, moet voor deze radiohut voldaan worden aan het voorgeschrevene in lid 4 van artikel 82 van het Schepenbesluit, benevens aan de voorschriften onder (*a*) en (*b*) genoemd;

(*d*) tot de uitrusting moet behoren een draagbare extincteur met een inhoud van ten minste 9 liter, gevuld met een de electrische stroom niet geleidend brandblusmiddel, welk toestel in de onmiddellijke nabijheid van de radiohut moet zijn opgehangen, zomede een dergelijke extincteur met een inhoud van ongeveer één liter, welke in de radiohut moet zijn opgehangen;

(*e*) het moet zijn uitgerust met die reserve-onderdelen, gereedschappen en contrôle-instrumenten, welke naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nodig zijn om buitengaats de goede werking van de radiotelegraaf-installatie te onderhouden.

Bij de contrôle-instrumenten moet ten minste aanwezig zijn een draaispoel-instrument dat is ingericht voor het meten van weerstanden, gelijk- en wisselspanningen en gelijkstromen.

2. Het radiotelefoonstation moet, behalve aan de daaraan in artikel 82 van het Schepenbesluit gestelde eisen, tevens voldoen aan de eis, dat het moet zijn uitgerust met een extincteur met een inhoud van ongeveer één liter, gevuld met een de electrische stroom niet geleidend brandblusmiddel, opgehangen nabij de radiotelefooninstallatie, tenzij deze in de radiohut is opgesteld, zomede met naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voldoende reserve-onderdelen en gereedschappen.

Artikel 3

Eisen, waaraan de radiotelegraaf-installaties moeten voldoen

1. Tenzij hierna uitdrukkelijk anders is bepaald,

(*a*) moet de radiotelegraaf-installatie een hoofdinstallatie en een nood-(reserve-)installatie omvatten, welke electrisch gescheiden en electrisch onafhankelijk van elkaar zijn;

(*b*) moeten een hoofd- en een noodantenne verstrekt en gehesen zijn, met dien verstande, dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een schip van de eis betreffende de nood-antenne kan vrijstellen, indien hij van oordeel is, dat het aanbrengen van zulk een antenne onuitvoerbaar of onredelijk is; in een dergelijk geval echter moet een reserve-antenne, volledig gereed om onmiddellijk ter vervanging gebruikt te kunnen worden, aan boord medegevoerd worden. De hoofdantenne moet op doeltreffende wijze zijn beschermd tegen breuk, veroorzaakt door het zwiepen van de mast of van de masten;

(*c*) moet de hoofdinstallatie een hoofdzender, een hoofdontvanger en een hoofdkrachtbron omvatten;

(*d*) moet de nood-(reserve-)installatie een noodzender, een noodontvanger en een noodkrachtbron omvatten.

2. In bestaande installaties op vrachtschepen en nieuwe installaties op vrachtschepen van 500 ton en meer, doch minder dan 1600 ton, zijn, indien de hoofdzender en de hoofdkrachtbron voldoen aan alle eisen voor de noodzender en de noodkrachtbron, deze laatsten niet verplicht.

3. De hoofd- en de nood-(reserve-)installaties moeten snel kunnen worden verbonden met hetzij de hoofdantenne, hetzij de noodantenne, indien deze laatste aanwezig is.

4. De hoofd- en de nood-(reserve-)zenders moeten kunnen zenden op de radiotelegraaf-frequentie en gebruik maken van een klasse van uitzending, als in het Radio-Reglement in de middenfrequentieband voor noodgevallen is voorgeschreven; zij moeten een modulatiediepte

hebben van ten minste 70 percent. Bovendien moet de hoofdzender ingericht zijn voor het zenden op de frequenties en met een klasse van uitzending als in het Radio-Reglement in de middenfrequentieband ten behoeve van de veiligheid van de navigatie is voorgeschreven.

5. De hoofd- en nood-(reserve-)zenders moeten een toonfrequentie hebben van meer dan 450 en van minder dan 1350 perioden per seconde.

6. De hoofd- en nood-(reserve-)zenders moeten een minimum normale reikwijdte bezitten als hieronder aangegeven; dat wil zeggen, dat zij in staat moeten zijn over de aangegeven afstanden duidelijk waarneembare seintekens van schip tot schip, bij dag en onder normale voorwaarden en omstandigheden, over te seinen.

Onder normale omstandigheden moeten seintekens duidelijk waarneembaar kunnen worden ontvangen, als de effectieve waarde van de veldsterkte bij de ontvang-inrichting ten minste 50 microvolt per meter bedraagt.

Bij het ontbreken van een directe veldsterkte-meting kunnen de volgende waarden als leidraad worden gebezigd om de normale reikwijdte bij benadering te bepalen:

Normale reikwijdte in zeemijlen	Meters-ampère	Totaal antenne-vermogen (watt)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14
50	25	8

Het getal onder het hoofd „Meters-ampère" geeft het product weer van de maximumhoogte van de antenne boven de diepst afgeladen lastlijn in meters en de stroomsterkte in de antenne in ampères (effectieve waarde).

	Minimum normale reikwijdte in zeemijlen	
	Hoofdzender	Noodzender
Alle passagiersschepen, zomede vrachtschepen van 1600 ton en meer	150	100
Vrachtschepen van 500 ton en meer, doch kleiner dan 1600 ton	100	75
Vrachtschepen kleiner dan 500 ton	50	—
Vissersvaartuigen	—	—

7. (*a*) de hoofd- en noodontvangers moeten kunnen ontvangen op de radiotelegraaf-frequentie en in de klassen van uitzending, zoals deze in het Radio-Reglement in de middenfrequentieband voor noodgevallen zijn voorgeschreven;

(*b*) bovendien moeten met de hoofdontvanger van de frequenties en klassen van uitzending, waarmede tijdseinen, weerberichten en andere berichten betreffende de veiligheid van de navigatie worden uitgeseind, die kunnen worden ontvangen, welke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie noodzakelijk worden geacht;

(*c*) de ontvanger van het auto-alarmtoestel mag als noodontvanger worden gebezigd.

8. De hoofdontvanger moet voldoende gevoelig zijn om seinen hoorbaar te maken in de hoofdtelefoons of door middel van een luidspreker, zelfs indien de ingangsspanning van de ontvanger slechts 100 microvolt bedraagt. De noodontvanger moet dezelfde gevoeligheid hebben, behalve in de gevallen, waarin een goedgekeurd autoalarmtoestel als noodontvanger wordt gebruikt.

9. Gedurende de tijd, dat het schip buitengaats is, moet steeds voldoende electrische energie beschikbaar zijn om de hoofdinstallatie in staat te stellen de normale in lid 6 geëiste afstand te overbruggen, alsmede om alle batterijen, deel uitmakend van de radiotelegraafinstallatie, te laden. De spanning, waarop de hoofdinstallatie wordt aangesloten, moet zo goed mogelijk gelijk worden gehouden aan de nominale spanning en daarvan, voor zover praktisch uitvoerbaar, niet meer dan 10 percent verschillen.

10. De nood-(reserve-)installatie moet voorzien zijn van een krachtbron, die onafhankelijk is zowel van de voortstuwing van het schip als van het scheepsnet.

Die krachtbron moet bij voorkeur bestaan uit accumulatorenbatterijen; zij moet onder alle omstandigheden snel in werking kunnen worden gesteld en in staat zijn om de nood-(reserve-) zender en -ontvanger onder normale omstandigheden gedurende ten minste zes achtereenvolgende uren te doen werken, zulks naast het leveren van energie ten behoeve van een of meer van de in de leden 11 en 12 genoemde extra belastingen.

11. De noodkrachtbron mag alleen worden gebezigd voor de voeding van:

(*a*) de nood-(reserve-)installatie en de inrichting voor het automatisch uitzenden van het alarmsein, als aangegeven in lid 17;

(*b*) de noodverlichting, als aangegeven in lid 1 van artikel 2;

(*c*) het auto-alarmtoestel;

(*d*) de richtingzoeker.

12. In afwijking van het bepaalde in lid 11 kan worden toegestaan, dat aan boord van vrachtschepen de noodkrachtbron wordt

gebruikt tot het voeden van een klein aantal noodnetten voor zwak vermogen, die geheel in het bovendeel van het schip liggen — bijvoorbeeld een noodverlichting op het sloependek — zulks op voorwaarde dat deze netten snel kunnen worden uitgeschakeld.

13. De noodkrachtbron en het daarbij behorende schakelbord moeten gemakkelijk toegankelijk zijn en moeten, waar mogelijk, in de onmiddellijke nabijheid van de radiohut zijn opgesteld.

14. Buitengaats moeten de accumulatoren-batterijen, die deel uitmaken van de hoofdinstallatie, dan wel van de nood-(reserve-) installatie, dagelijks ten volle worden geladen.

15. De radiotelegraaf-installatie moet voorzien zijn van een inrichting, die, zonder omschakeling met de hand, de overgang van zenden op ontvangen en omgekeerd mogelijk maakt.

16. Naast de middelen om het alarmsein met de hand uit te zenden moet een seingever zijn aangebracht, welke geschikt is om zowel met de hoofd- als met de nood-(reserve-)installatie het alarmsein automatisch uit te zenden. Indien bedoelde seingever electrisch is, zal deze moeten kunnen werken op de noodkrachtbron.

17. Buitengaats moet de noodzender, indien deze niet voor het verkeer wordt gebruikt, dagelijks worden beproefd op een daarvoor geschikte kunstantenne en ten minste éénmaal gedurende elke reis op de noodantenne, als deze gehesen is.

Ook de noodkrachtbron moet dagelijks beproefd worden.

Artikel 4

Eisen waaraan de radiotelefonie-installaties moeten voldoen

1. De radiotelefonie-installatie moet, rekening houdend met het hieromtrent in artikel 82 van het Schepenbesluit bepaalde, op radiotelefonie kunnen zenden en ontvangen op de daarvoor voorgeschreven noodfrequentie en op ten minste nog één andere frequentie, volgens het Radio-Reglement voor maritieme radiotelefoonstations beschikbaar in de midden-frequentieband. In normaal bedrijf moet de modulatiediepte bij piekintensiteit ten minste 70 percent bedragen.

2. (*a*) de zender moet een minimum normale reikwijdte hebben van 150 zeemijlen, dat wil zeggen in staat zijn om over die afstand van schip tot schip, bij dag en onder normale voorwaarden en omstandigheden, duidelijk waarneembare signalen over te brengen. Duidelijk waarneembare signalen moeten onder normale voorwaarden en omstandigheden kunnen worden ontvangen, indien de effectieve veldsterkte van de ongemoduleerde draaggolf ter plaatse van het ontvangtoestel ten minste 25 microvolt per meter bedraagt.

Bij het ontbreken van veldsterktemetingen mag worden aangenomen, dat deze reikwijdte wordt verkregen bij een antennevermogen van 15 watt (ongemoduleerde draaggolf) en een antenne-rendement van 27 percent.

(b) Op niet-verplicht gestelde radiotelefonie-installaties is de sub *(a)* gestelde eis betreffende de minimum normale reikwijdte, niet van toepassing.

3. De ontvanger moet een gevoeligheid hebben, die voldoende is om een inkomend signaal met een sterkte van slechts 50 microvolt door middel van een luidspreker te ontvangen.

4. Buitengaats moet op elk moment een krachtbron beschikbaar zijn van voldoende vermogen om de installatie over de in lid 2 geëiste normale reikwijdte te doen werken. Indien batterijen aanwezig zijn, moeten deze voldoende capaciteit hebben om de zender en de ontvanger onder normale bedrijfsomstandigheden gedurende ten minste zes uren onafgebroken te voeden. Een noodkrachtbron moet in het bovendeel van het schip zijn opgesteld, tenzij de hoofdkrachtbron reeds aldaar geplaatst is.

5. Buitengaats moeten de batterijen in geladen toestand worden gehouden, teneinde te voldoen aan de in lid 4 gestelde eisen.

Artikel 5

Eisen waaraan de richtingzoekers moeten voldoen

De richtingzoeker moet, rekening houdend met het in artikel 76, lid 5, van het Schepenbesluit bepaalde, aan de volgende eisen voldoen:

(a) het toestel moet doeltreffend zijn en geschikt om seinen te ontvangen met een minimum ontvanger-ruis, zomede om peilingen te nemen, waaruit de ware peilingen en juiste richting kunnen worden afgeleid;

(b) de richtingzoeker moet vrij zijn van mechanische en/of electrische storingen, welke de goede werking beïnvloeden;

(c) het toestel moet seinen kunnen ontvangen op de frequenties, welke in het Radio-reglement in de middenfrequentieband zijn toegekend voor noodgevallen, voor het nemen van peilingen en voor de maritieme radiobakens;

(d) bij afwezigheid van storingen moet het toestel een gevoeligheid hebben voldoende om nauwkeurige peilingen te nemen, zelfs indien de veldsterkte der ontvangen tekens slechts 50 microvolt per meter bedraagt.

Artikel 6

Eisen waaraan de auto-alarmtoestellen moeten voldoen

Elk nieuw type auto-alarmtoestel, dat na de datum van inwerkingtreding van dit besluit toegelaten wordt, moet aan de volgende minimum-voorwaarden voldoen:

(a) bij afwezigheid van storing van welke aard ook moet het toestel, zonder bijregeling met de hand, in werking worden gesteld door elk alarmsein, uitgezonden op de radiotelegrafische noodfrequentie met de klasse van uitzending als voor de middenfrequentieband in het Radio-Reglement voor het alarmsein is vastgesteld op voorwaarde, dat de frequentie niet meer dan 8 kp/s afwijkt van

de nominale frequentie en de sterkte van het sein bij de ingang van de ontvanger groter is dan 100 microvolt en kleiner dan 1 volt;

(b) bij afwezigheid van storing van welke aard ook moet het toestel in werking worden gesteld door 3 of 4 opeenvolgende strepen, indien de duur daarvan ligt tussen 3,5 seconde en een waarde zo dicht mogelijk bij 6 seconden en de duur van de tussenruimte tussen de strepen ligt tussen 1,5 seconde en de laagst bereikbare waarde, die bij voorkeur niet kleiner moet zijn dan 10 milliseconden;

(c) het toestel mag niet in werking worden gesteld door luchtstoringen of door enig signaal anders dan het alarmsein, mits de ontvangen seintekens in feite niet een signaal vormen, dat binnen de in *(b)* aangegeven tolerantiegrenzen valt;

(d) de selectiviteit van het toestel moet zodanig zijn, dat binnen de band van 8 kp/s aan weerszijden van de noodfrequentie de gevoeligheid nagenoeg eenzelfde waarde heeft en buiten deze band een gevoeligheid, welke zo snel mogelijk afneemt, een en ander overeenkomstig de stand van de techniek;

(e) zo mogelijk moet het toestel bij aanwezigheid van luchtstoringen of van storende signalen zichzelf automatisch regelen, opdat het binnen een redelijk korte tijd weder nabij de instelling komt, waarbij het toestel het alarmsein het gemakkelijkst kan onderscheiden;

(f) wanneer het toestel in werking wordt gesteld door een alarmsein of als gevolg van een defect in het toestel, moet het een onafgebroken hoorbare waarschuwing geven in de radiohut, in de hut van de chef-radiotelegrafist en op de brug. Indien mogelijk moet die waarschuwing ook worden gegeven, ingeval een willekeurig onderdeel van het gehele auto-alarmontvangsysteem defect is. Slechts één schakelaar mag aanwezig zijn om het waarschuwingssein te doen ophouden en deze moet zijn aangebracht in de radiohut;

(g) teneinde het auto-alarmtoestel regelmatig te kunnen beproeven, moet het toestel voorzien zijn van een op de noodfrequentie afgestemde generator en een sleutelinrichting, met behulp waarvan een alarmsein van de minimale sterkte, als aangeduid onder *(a)*, kan worden gegeven;

(h) het toestel moet bestand zijn tegen trillingen, vochtigheid en temperatuursverschillen, overeenkomende met die welke onder ongunstige omstandigheden aan boord van een schip op zee worden aangetroffen en het moet onder dergelijke omstandigheden blijven werken.

Artikel 7

Eisen waaraan de radio-uitrusting voor motorreddingboten moet voldoen

1. De radiotelegraaf-installatie, vereist in artikel 13, lid 4, van bijlage XI, moet kunnen zenden en ontvangen op de radiotelegraaf-frequentie als in het Radio-Reglement in de middenfrequentieband

voor noodgevallen is voorgeschreven. De zender moet in een klasse van uitzending kunnen werken als in het Radio-Reglement in de middenfrequentieband voor noodgevallen is voorgeschreven en moet gemoduleerd worden tot een diepte van ten minste 70 percent. De ontvanger moet de in het Radio-Reglement in de middenfrequentieband voor noodgevallen voorgeschreven klassen van uitzending kunnen ontvangen. De zender moet eveneens kunnen seinen op de hoge frequentie en in de klasse van uitzending als in het Radio-Reglement voor reddingmiddelen is voorgeschreven.

2. De toestellen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij in geval van nood door een ongeoefende kunnen worden bediend.

De zender moet voorzien zijn van een automatische seingever voor het uitzenden van het alarmsein en van het noodsein en van een seinsleutel voor het zenden met de hand.

3. Een vaste antenne met de middelen om deze op de grootst bereikbare hoogte op te hangen moet zich aan boord bevinden. Bovendien moet, indien zulks praktisch uitvoerbaar is, een antenne, gedragen door een vlieger of een ballon, aan boord aanwezig zijn.

4. De zender moet op de noodfrequentie een minimum normale reikwijdte, als omschreven in lid 6 van artikel 3, hebben van 25 zeemijlen, bij gebruikmaking van de vaste antenne.

Bij het ontbreken van een veldsterktemeting mag worden aangenomen, dat deze reikwijdte wordt behaald, indien het product van de hoogte van de antenne boven de waterlijn en de stroomsterkte in de antenne tenminste 10 meters-ampère bedraagt.

5. De toonfrequentie moet liggen tussen 450 en 1350 perioden per seconde.

6. De radiotoestellen moeten worden gevoed door middel van een accumulatorenbatterij van voldoende capaciteit om de zender onder normale bedrijfsomstandigheden onafgebroken gedurende vier uren te doen werken. Indien de batterij van een type is, dat moet worden geladen, dienen de middelen aanwezig te zijn om zulks vanuit het scheepsnet te doen geschieden. Bovendien moeten de nodige middelen aanwezig zijn om de batterij te laden, nadat de reddingboot te water is gelaten.

7. Wanneer de radiotoestellen en het zoeklicht worden gevoed vanuit dezelfde batterij, moet deze van voldoende capaciteit zijn om ook in de extra belasting door het zoeklicht te kunnen voorzien.

8. Buitengaats moet een bevoegd radiotelegrafist wekelijks de batterij ten volle laden en moet hij in ieder geval de zender beproeven onder gebruikmaking van een passende kunstantenne.

Artikel 8

Eisen waaraan de draagbare radiotoestellen voor reddingboten moeten voldoen

1. De in artikel 66 van het Schepenbesluit voorgeschreven draagbare radiotoestellen moeten kunnen zenden en ontvangen op de frequentie voor radiotelegrafie en in een klasse van uitzending als

in het Radio-Reglement in de middenfrequentieband voor noodgevallen is voorgeschreven. De modulatiediepte moet ten minste 70 percent bedragen. Het toestel moet tevens kunnen zenden op de hoge frequentie en in de klasse van uitzending als voor reddingmiddelen in het Radio-Reglement is voorgeschreven.

2. De toestellen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij ingeval van nood door een ongeoefende kunnen worden bediend. De zender moet voorzien zijn van een automatische seingever voor het uitzenden van het alarmsein en van het noodsein, alsmede van een seinsleutel voor het seinen met de hand.

3. De toonfrequentie moet liggen tussen 450 en 1350 perioden per seconde.

4. De toestellen moeten gemakkelijk draagbaar en waterdicht zijn en in zeewater kunnen drijven; zij moeten zonder onklaar te raken van het dek af in zee kunnen worden geworpen.

5. De zender moet ten minste 10 watt leveren aan de anode van de eindtrap en bij voorkeur worden gevoed door middel van een handdynamo. Indien batterij-voeding wordt toegepast, moeten de batterijen van een duurzaam type en van voldoende capaciteit zijn.

6. Tot de uitrusting behoort een antenne, hetzij zelfdragend, hetzij geschikt om zo hoog mogelijk aan de mast van de reddingboot te worden opgehangen.

7. Buitengaats moet een bevoegd radiotelegrafist wekelijks de batterij (indien deze van een type is, dat lading vereist) ten volle laden en moet hij in ieder geval de zender beproeven onder gebruikmaking van een passende kunstantenne.

Artikel 9

Eisen navigatie-radar-installaties

Navigatie-radar-installaties moeten voldoen aan de volgende eisen:

1. Het toestel moet werken met een panoramascherm.

2. Frequentie. De installatie moet werken in een der frequentiebanden, daartoe aangewezen in het Radio-Reglement.

3. Bereik. Indien opgesteld op een schip van 1600 ton en groter moeten de installatie en hare opstelling zodanig zijn, dat onder gunstige omstandigheden een duidelijke aanwijzing wordt verkregen van

(a) kustlijnen op een afstand van 20 zeemijlen bij een hoogte van de grond van ten minste 60 meter en van 7 zeemijlen bij een hoogte van ten minste 6 meter;

(b) een vrachtschip van 5000 ton op 7 zeemijlen, een stalen zeevissersvaartuig met een lengte van 10 meter op 3 zeemijlen en een ijzeren lichtboei van 10 kubieke meter inhoud op 2 zeemijlen.

Indien opgesteld op een schip van minder dan 1600 ton zal zoveel mogelijk aan bovenstaande eisen moeten worden voldaan.

4. Minimum bereik. Het minimum bereik van de installatie moet zodanig zijn, dat onder gunstige omstandigheden kleine doelen (bijvoorbeeld boeien) op een afstand van 100 meter van de installatie zichtbaar blijven.

5. Afstandsnauwkeurigheid en Afstandsonderscheiding.

(*a*) Inrichtingen moeten aanwezig zijn, waarmede de afstand tot enig doel met een fout, niet groter dan 5 percent van het gebezigde schaalbereik, kan worden gemeten. Deze nauwkeurigheid moet tot een minimum van 300 meter verzekerd zijn.

(*b*) De installatie moet, ingesteld op het kleinste schaalbereik, over de gehele schaal twee kleine doelen, die vanaf de installatie in dezelfde peiling liggen en 100 meter van elkander verwijderd zijn, duidelijk als twee afzonderlijke doelen weergeven.

6. Peilingsnauwkeurigheid en peilingsonderscheiding.

(*a*) De installatie moet zodanig zijn ingericht, dat de peiling van elk doel gemakkelijk en snel bepaald kan worden. Indien het doel zich aan de rand van het ingestelde bereik bevindt, mag de peilingsfout niet groter dan 2° zijn.

(*b*) Bij gebruik van „3 centimeter radar" moet de installatie op gelijke afstand daarvan gelegen doelen duidelijk als twee afzonderlijke doelen aangeven, indien hun azimuthverschil 3° en hun onderlinge afstand ten minste 60 meter bedragen.

Bij gebruik van „10 centimeter radar" worden die hoek en die afstand onderscheidenlijk 4° en 80 meter.

7. Vertikale bundelbreedte. De vertikale bundelbreedte moet minimaal 12° bedragen. De hoek wordt gemeten in een vertikaal vlak tussen twee stralingsrichtingen, waarin het maximum vermogen tot de helft is afgenomen.

8. Aantal omwentelingen. Het aantal omwentelingen van het antennesysteem mag per minuut niet minder dan 6 bedragen.

9. Zeilstreepaanduiding. De installatie moet zodanig zijn ingericht, dat desgewenst de richting van de kiellijn, gerekend in voorwaartse zin met een fout van ten hoogste 1,5° op het beeld wordt aangegeven.

10. Beeldgrootte. Het bruikbare deel van het reële of virtuele beeld op het panoramascherm moet, hetzij met, hetzij zonder toepassing van optische vergrotingsmiddelen, een diameter van ten minste 12 centimeter hebben.

11. Schaalbereik. De installatie moet ten minste 3 schaalbereiken hebben, waarvan de maxima gelegen zijn onderscheidenlijk tussen 1—3, 5—15 en 20—60 zeemijlen. Wanneer de installatie 4 schaalbereiken heeft, moeten de maxima tussen 1—2, 3—5, 8—15 en 20—60 zeemijlen gelegen zijn. De maxima worden geacht ook de grensgetallen in te sluiten.

12. Inbedrijfstelling en bediening.

(*a*) De installatie moet vanaf de plaats waar de hoofdindicator zich bevindt ingeschakeld en bediend kunnen worden.

(*b*) De installatie moet zodanig ingericht zijn, dat bij normale bediening geen gevaar voor de installatie of voor het bedienend personeel bestaat.

(*c*) Indien de voorwarmingstijd voor de gehele installatie meer dan 5 minuten bedraagt, moet een afzonderlijke schakelaar zijn aangebracht, waarmede de installatie na ten minste gedurende 5 minuten te zijn voorgewarmd, binnen 45 seconden tot volledige werking kan worden gebracht.

13. Stroomvoorziening.

(*a*) De installatie moet bevredigend werken bij spanningswijzigingen van ten hoogste 10 percent van de nominale spanning.

(*b*) Indien de installatie rechtstreeks door het wisselstroomnet wordt gevoed, moet zij bevredigend werken, bij al of niet gelijktijdige spanningswijzigingen van ten hoogste 10 percent en frequentiewijzigingen van ten hoogste 5 percent van de normale frequentie van het scheepsnet.

(*c*) De installatie moet met behulp van veiligheden, relais en dergelijke, afdoende beveiligd zijn tegen het optreden van te hoge spanningen of stromen.

14. Electrische en magnetische storing.

(*a*) De installatie moet zodanig geconstrueerd en opgesteld zijn, dat het gebruik van de radio en van de navigatiemiddelen daarvan geen storing ondervindt en dat de installatie zelf niet door de aan boord aanwezige radio-installaties wordt gestoord.

(*b*) De installatie mag onder geen omstandigheden een schadelijke invloed op de werking van de kompassen uitoefenen.

15. Hinderlijke geluidsstoringen. De geluidsstoringen afkomstig van enig deel van de installatie moeten beperkt blijven tot een waarde, die de uitoefening van de dienst aan boord geen hinder veroorzaakt.

16. Toegankelijkheid. Alle delen van de installatie moeten voor inspectie en voor het verrichten van reparatiewerkzaamheden gemakkelijk toegankelijk zijn. De delen, die een normale levensduur van minder dan 1500 uur hebben, moeten gemakkelijk vervangen kunnen worden.

17. Reserve-onderdelen en gereedschappen.

(*a*) Van alle onderdelen met een normale levensduur van minder dan 1500 uur moet ten minste 25 percent van de in de installatie aanwezige onderdelen, met een minimum van één, als reserve aan boord aanwezig zijn.

(b) Van bijzondere gereedschappen, nodig voor het uitvoeren van normale werkzaamheden aan de installatie, moet van elk ten minste één exemplaar aanwezig zijn.

(c) Bij elke installatie moet een volledige beschrijving (werking en schema's) en een bedieningsvoorschrift aanwezig zijn.

Artikel 10

Reserve-onderdelen

1. Voor zover in de voorafgaande artikelen van deze bijlage radiotoestellen zijn genoemd, welke niet behoren tot de eigenlijke radiotelegraaf- of -telefooninstallatie en waarbij niet in het bijzonder is aangegeven, dat daarvoor reserve-onderdelen en gereedschappen aan boord dienen te worden medegevoerd, moeten de in artikel 2, lid 1 *(e)* en lid 2 van deze bijlage respectievelijk voor radiotelegraaf- en -telefoonstations voorgeschreven reserve-onderdelen en gereedschappen tevens die omvatten, welke naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor het buitengaats onderhouden van de goede werking van bedoelde radiotoestellen nodig zijn.

2. Deze bepaling geldt mede ten aanzien van niet in deze bijlage genoemde radiotoestellen, welke als niet-voorgeschreven uitrusting aan boord van een schip zijn geplaatst.

BIJLAGE XIV

GENEES-, HEEL-, ONTSMETTINGS- EN VERBAND-MIDDELEN

Artikel 1

Toepassing

Aan boord van schepen, waarop geen geneeskundige gemonsterd is, moeten de in de in artikel 8 opgenomen lijst genoemde:

I. middelen voor inwendig gebruik;
II. middelen voor uitwendig gebruik;
III. ontsmettingsmiddelen;
IV. verbandmiddelen;
V. verplegingsartikelen,

ten minste in hoeveelheden, als daarin vermeld, met de daarbij behorende aanwijzingen, aanwezig zijn.

Artikel 2

Berging

1. De in artikel 1 bedoelde middelen moeten, hetzij in kisten, vervaardigd van goed droog hout van ten minste 1 centimeter dikte, met koperen houtschroeven, hetzij in daarvoor ingerichte kasten of ruimten (scheeps- of stuurmansapotheken) zijn geborgen.

2. Deze kisten, kasten of ruimten moeten aan de buitenzijde duidelijk met een groen kruis zijn gemerkt.

Artikel 3

Scheiding der verschillende middelen

De in artikel 1 onder I en II genoemde middelen moeten gescheiden worden bewaard van die, onder III en IV aangegeven. Aan boord van vissersvaartuigen en kleine schepen mogen de middelen gezamenlijk in één kist worden bewaard, mits zij door een houten tussenschot zijn gescheiden.

Artikel 4

Nummering der middelen, afschrift lijst, Latijnse benaming

1. Op de verpakking van de in artikel 1 onder I, II en III genoemde middelen moet het nummer volgens de in artikel 8 opgenomen lijst zijn aangebracht. Een afschrift van deze lijst moet goed bevestigd in de kisten, kasten of ruimten aanwezig zijn.

2. Op de etiketten, aanwezig op de verpakking der middelen, moeten ten behoeve van in het buitenland te raadplegen geneeskundigen, zoveel mogelijk naast de Nederlandse, de Latijnse benamingen zijn vermeld.

Artikel 5

Opium- en morphinepreparaten

Opium- en morphinepreparaten moeten door een apotheker zijn geleverd, hetgeen uit een merk op de verpakking duidelijk moet blijken. Deze preparaten zijn in de lijst der voorgeschreven middelen

met een kruisje aangegeven. Zij moeten steeds in een gesloten ruimte worden geborgen, waarvan de sleutel onder bewaring moet zijn van de persoon, die door de kapitein met de zorg voor de apotheek is belast.

Artikel 6

Aanvullende middelen

1. Behalve de in artikel 1 vermelde middelen, die steeds aan boord moeten zijn, mogen in verband met de aanwezigheid van verplegend personeel of met de aard der reis andere genees-, heel-, ontsmettings- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen worden medegenomen, indien de aanwijzing daarvan op verzoek van of na overleg met de eigenaar van het schip door een bevoegd geneeskundige is geschied.

2. De in lid 1 bedoelde middelen en artikelen moeten voorkomen op een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen lijst, welke op verzoek van de eigenaar kan worden aangevuld.

3. Ten aanzien van deze middelen en artikelen zijn alle hierboven genoemde voorschriften omtrent berging, verpakking en aanschaffing van toepassing.

Artikel 7

Handleiding

Voor alle aan boord aanwezige genees-, heel-, ontsmettings- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen, zowel de in artikel 1 voorgeschrevene als de facultatieve, bedoeld in artikel 6, moet steeds een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aangewezen handleiding voor het gebruik van deze middelen en artikelen aan boord zijn.

Artikel 8

Lijst van middelen

1. De als bijlage hierachter opgenomen lijst geeft afzonderlijk de middelen en artikelen aan, welke aan boord van vissersvaartuigen (A), aan boord van schepen van 500 ton en minder (B), aan boord van schepen van elke grootte op reizen met een kortere duur dan twee etmalen (C) en van schepen van meer dan 500 ton, waarvan de reis langer duurt (D), moeten worden medegenomen.

2. Onder verblijfdagen in deze lijst wordt verstaan het product van het aantal dagen van de vermoedelijke duur van de reis en het aantal opvarenden met een maximum van 2000.

Bijlage XIV

Soort	Nummers	Benaming	Samenstelling	Verpakking	Hoeveelheden voor Zeevissers-vaartuigen (A)	Schepen van 500 ton en minder (B)	Schepen waarvan de reis korter dan twee etmalen duurt (C)	Schepen van meer dan 500 ton met reizen van langere duur dan twee etmalen. Voor iedere 50 verblijfsdagen en gedeelten daarvan (D)
			I. Middelen voor inwendig gebruik					
Purgeermiddelen	1	Wonderolie	Oleum Ricini	fles	250 g	100 g	—	15 g met kleinste hoeveelheid van 100 g
	2	Engels zout	Sulfas Magnesicus	fles	500 g	100 g	100 g	5 g met kleinste hoeveelheid van 100 g
	3	Cascara tabletten	Tab. Extracti Cascarae sagradae sicci C.M.N. 0,130 g	buisje van 10 st.	30 st.	—	—	2 st. met kleinste hoeveelheid van 50 st.
Stopmiddelen	4	Bismuth tabletten	Tab. Nitratis Bismuthici basici 0,500 g	fles	30 st.	20 st.	20 st.	1 st. met kleinste hoeveelheid van 20 st.
	5 X	Laudanum	Tinct. Opii crocata	fles met druppelaar	20 g	10 g	—	½ g met kleinste hoeveelheid van 10 g
Malariamiddelen	6	Kinine tabletten	Tab. Hydrochloratis Chinini 0,250 g	fles	—	—	—	5 st. met kleinste hoeveelheid van 50 st.
	7	Paludrine tabletten	Tab. Paludrini 0,100 g	fles	—	—	—	1 st. met kleinste hoeveelheid van 20 st.
Koortsmiddel	8	Acetylsalicylzuurtabletten of Aspirine tabletten	Tab. Acidi Acetylosalicylici 0,500 g	fles	30 st.	20 st.	20 st.	1 st. met kleinste hoeveelheid van 20 st.
Pijnstillende middelen	9	Acetylsalicylzuurtabletten	Tab. Acidi Acetylosalicylici 0,500 g	fles	30 st.	20 st.	20 st.	1 st. met kleinste hoeveelheid van 20 st.
	12	*Anijsspiritus*	*Solutio Ammoniae spirituosa anisata*	*fles*	*50 g*	*30 g*	—	*1 g met kleinste hoeveelheid van 30 g*
Maagmiddelen	13	Maagzout	Bicarbonas Natricus	fles	50 g	25 g	—	5 g met kleinste hoeveelheid van 50 g
	14	Maagpoeder	Pulvis Oxydi Magnesici 80 % Bicarb. Natrici	fles	—	—	—	5 g met kleinste hoeveelheid van 50 g
	15	Zoutzuur druppels	Acidum Hydrochloricum dilutum	fles met druppelaar	—	—	—	5 g met kleinste hoeveelheid van 50 g
Maag- en ingewandsmiddel	16	Kooltabletten	Tab. Carbonis adsorbentis 0,500 g	buisje van 20 st.	20 st.	20 st.	20 st.	5 st. met kleinste hoeveelheid van 20 st.
Bacillaire Dysenteriemiddel	17	Sulfaguanidine tabletten	Tab. Sulfaguanidini 0,500 g	fles	—	—	—	2 st. met kleinste hoeveelheid van 40 st.
Amoeben Dysenteriemiddelen	18	Yatrenpillen (Chiniofon)	Pil. Meditreni 0,250 g	fles van 50 st.	—	—	—	2 st. met kleinste hoeveelheid van 50 st.
	19	Enterovioformtabletten	Tab. Iodochloro-oxychinolini 0,250 g et Sapamini 0,025 g	buisje van 20 st.	—	—	—	2 st. met kleinste hoeveelheid van 40 st.
Gonorrhoemiddel en middel tegen longontsteking, belroos e.a.	20	*a.* Sulfa tabletten op basis van Sulfapyrimidine	Tab. Sulfapyrimidini 0,500 g	fles	20 st.	20 st.	20 st.	2 st. met kleinste hoeveelheid van 40 st.
		b. Dubbelkoolzure sodatabletten	Tab. Bicarb. Natrici 0,500 g	fles	20 st.	20 st.	20 st.	2 st. met kleinste hoeveelheid van 40 st.
Penicilline preparaten in koelruimte bij ± 4° C te bewaren	21	Penicilline of	Penicilline 300 000 I. E.	fles	5 st.	10 st.	10 st.	1 st. met kleinste hoeveelheid van 20 st.
		Depocilline of	Penicilline a Novocaini 300 000 I. E.	fles	5 st.	10 st.	10 st.	1 st. met kleinste hoeveelheid van 20 st.
		Bicilline	Penicilline G natr 100 000 I. E.	fles	5 st.	10 st.	10 st.	1 st. met kleinste hoeveelheid van 20 st.

Bijlage XIV

Soort	Nummers	Benaming	Samenstelling	Verpakking	Hoeveelheden voor			
					Zeevissersvaartuigen (A)	Schepen van 500 ton en minder (B)	Schepen waarvan de reis korter dan twee etmalen duurt (C)	Schepen van meer dan 500 ton met reizen van langere duur dan twee etmalen. Voor iedere 50 verblijfsdagen en gedeelten daarvan (D)
Braakmiddel	22	Ipecacuanha tabletten	Tab. Pulver. Radicis Ipecacuanhae 0,500 g	buisje van 10 st.	10 st.	—	—	1 st. met kleinste hoeveelheid van 20 st.
Zenuw- en slaapmiddelen	23	Valeriaandruppels	Tinct. Valerianae	fles met druppelaar	10 g	—	—	1 g met kleinste hoeveelheid van 10 g
	24	Broomtabletten „Erlenmeyer"	Tab. Brometorum 0,500 g	buisje van 30 st.	—	—	—	1 st. met kleinste hoeveelheid van 30 st.
Middel tegen Vitaminegebrek	25	Multivitamine tabletten	Tab. Multivitamini	fles	—	—	—	5 st. met kleinste hoeveelheid van 50 st.
Oogmiddelen			*II. Middelen voor uitwendig gebruik*					
Zalf	26	Sulfaoogzalf	Oculentum c. Sulfamethylpyrimidino 1 g Adip Lanae 1 g Paraff. liq. 2 g Vas. alb. 6 g	Tube van 10 g	10 g	10 g	10 g	1 g met kleinste hoeveelheid van 10 g
Oogwassing	27	Boorwater	Collyrium Acidi Borici 3 % F.M.N.	fles	500 g	500 g	500 g	50 g met kleinste hoeveelheid van 500 g
Oogdruppels	28	Zinksulfaat oogdruppels	Solutio Sulfat. Zincici ¼ % in Aqua destillata	druppelflesje	—	—	—	2½ g met kleinste hoeveelheid van 20 g
Wondpoeder	29	Dermatolpoeder	Gallas Bismuthicus basicus	fles	30 g	30 g	30 g	¼ g met kleinste hoeveelheid van 50 g
Brandmiddel	30	Tannine-Brandzalf	Pasta Acidi Tannici B.P.C. 1949	Tube van	250 g	250 g	250 g	10 g met kleinste hoeveelheid van 250 g
Wondmiddelen	*33*	*Jodiumtinctuur 2 % of Desogen 2 %*	*Solutio Jodii Spirituosa 2 % of Solutio Desogen 2 %*	*druppelflesje in huls*	*20 g*	*10 g*	*10 g*	*½ g met kleinste hoeveelheid van 10 g*
	34	*Boorzalf*	Ungt. c. Acid Boric 10 g Vaselin. alb. et Lanolino aa ad 100 g	tube van 50 g	50 g	50 g	50 g	5 g met kleinste hoeveelheid van 50 g
	35	Boorzuurtabletten	Tab. Acidi Borici 1 g	fles	—	—	—	5 st. met kleinste hoeveelheid van 50 st.
	36	Zinkzalf	Ungt. Oxydi Zincici 10 %	tube van 50 g	—	—	—	5 g met kleinste hoeveelheid van 50 g
Middel tegen steenpuisten	37	Ichthyolzalf	Ungt. Ichthyoli	tube van 50 g	50 g	50 g	50 g	5 g met kleinste hoeveelheid van 50 g
Middel tegen Rode Hond	38	Rodehondwassing	Liq. Faberi c. Mentholo C.M.N.	fles	—	—	—	25 g met kleinste hoeveelheid van 500 g
Middel tegen oorpijn	39	Oordruppels	Guttae auriculares c. Antipyrino C.M.N. II	druppelflesje	10 g	10 g	10 g	½ g met kleinste hoeveelheid van 10 g
Middel tegen neusverkoudheid	40	Neusdruppels	Guttae nasales c. Ephedrino	druppelflesje	—	—	—	½ g met kleinste hoeveelheid van 10 g
Middel tegen schurft	41	Neo-Scabicidol	Emulsum c. Hexachlorcyclohexano ½ %	fles	—	—	—	10 g met kleinste hoeveelheid van 100 g
Huidreinigingsmiddel	42	Brandspiritus	Spiritus methylatus 85 %	fles	—	—	—	25 g met kleinste hoeveelheid van 200 g
Middel tegen kiespijn	43	Kruidnagelolie	Oleum Caryophyllorum	druppelflesje	5 g	5 g	5 g	½ g met kleinste hoeveelheid van 10 g
Middel tegen doorliggen en bij bevriezen	44	Kamferspiritus	Solutio Camphorae Spirituosa	fles	100 g	100 g	—	25 g met kleinste hoeveelheid van 500 g
Middel tegen winterhanden enz.	45	Glycerine	Glycerinum	fles	250 g	250 g	—	50 g met kleinste hoeveelheid van 500 g
Huidmiddel	46	Talk Speksteenpoeder	Talcum	fles of strooibus	—	—	—	50 g met kleinste hoeveelheid van 500 g

Bijlage XIV

Bijlage XIV

Soort	Nummer	Benaming	Samenstelling	Verpakking	Hoeveelheden voor			
					Zeevissers-vaartuigen (A)	Schepen van 500 ton en minder (B)	Schepen waarvan de reis korter dan twee etmalen duurt (C)	Schepen van meer dan 500 ton met reizen van langere duur dan twee etmalen. Voor iedere 50 verblijfsdagen en gedeelten daarvan (D)
Middel bij insectenbeten en steken van zeekwallen en riekmiddel	47	Ammonia	Ammonia liquida	fles	100 g	20 g	20 g	1 g met kleinste hoeveelheid van 20 g
			III. Ontsmettingsmiddelen					
Ontsmettingsmiddelen	48	Kresolzeepoplossing	Liquor Kresoli saponatus	fles	—	—	—	25 g met kleinste hoeveelheid van 200 g
	49	Creoline	Creolinum C.M.N.	fles	—	—	—	25 g met kleinste hoeveelheid van 200 g
Middel tegen ongedierte	50	D.D.T. poeder 10 %	Pulvis c. Dichloor-Diphenyl-Trichlooraethano 10 %	fles	50 g	50 g	50 g	5 g met kleinste hoeveelheid van 50 g

Benaming	Eenheid	Zeevissers-vaartuigen (A)	Schepen van 500 ton en minder (B)	Schepen waarvan de reis korter dan twee etmalen duurt (C)	Schepen van meer dan 500 ton met reizen van langere duur dan twee etmalen. Voor iedere 50 verblijfsdagen en gedeelten daarvan (D)
			IV. Verbandmiddelen		
Verbandwatten	carton van 100 g	300 g	200 g	200 g	50 g met kleinste hoeveelheid van 200 g
Hydrophilegaas	pakje van ¼ m²	¼ m²	—	—	1/8 m² met kleinste hoeveelheid van ¼ m²
Hydrophilegaas	pakje van 16×1/16 m²	2 m²	1 m²	1 m²	1/16 m² met kleinste hoeveelheid van 1 m²
Hydrophilegaas-windsel, 5 m lang, 6 cm breed	rol	5 st.	5 st.	2 st.	1/20 st. met kleinste hoeveelheid van 5 st.
Idem, 5 m lang, 10 cm breed	rol	5 st.	5 st.	2 st.	1/20 st. met kleinste hoeveelheid van 5 st.
Cambric-windsel, 5 m lang, 5 cm breed	rol	5 st.	5 st.	2 st.	1/20 st. met kleinste hoeveelheid van 5 st.
Idem, 5 m lang, 10 cm breed	rol	5 st.	5 st.	2 st.	1/20 st. met kleinste hoeveelheid van 5 st.
Vingersnelverband	pakje	4 st.	4 st.	4 st.	1/20 st. met kleinste hoeveelheid van 4 st.
Snelverband no. 1 (klein)	pakje	3 st.	3 st.	1 st.	1/3 st. met kleinste hoeveelheid van 1 st.
Snelverband no. 2 (middelsoort)	pakje	2 st.	2 st.	1 st.	1/3 st. met kleinste hoeveelheid van 1 st.
Snelverband no. 3 (groot)	pakje	1 st.	1 st.	1 st.	1/3 st. met kleinste hoeveelheid van 1 st.
Driekantige doek met en zonder figuren en Nederlands bijschrift	pak	6 st. (1 met fig.)	6 st. (1 met fig.)	1 st. (met fig.)	1/4 st. met kleinste hoeveelheid van 6 st. (1 met fig.)
Vingerling met bandjes	stuk	1 st.	1 st.	1 st.	1/3 st. met kleinste hoeveelheid van 3 st.
Pleister wondverband (Hansaplast, Brocaplast etc.) 1 m lang, 4 cm breed	rol	1 st.	1 st.	1 st.	1/10 st. met kleinste hoeveelheid van 1 st.
Idem, 1 m lang, 6 cm breed	rol	—	—	—	1/10 st. met kleinste hoeveelheid van 1 st.

Benaming	Eenheid	Hoeveelheden voor: Zeevissers-vaartuigen (A)	Schepen van 500 ton en minder (B)	Schepen waarvan de reis korter dan twee etmalen duurt (C)	Schepen van meer dan 500 ton met reizen van langere duur dan twee etmalen. Voor iedere 50 verblijfsdagen en gedeelten daarvan (D)
Oogverband (gebreid)	stuk	—	—	—	1/10 st. met kleinste hoeveelheid van 1 st.
Caoutchouc hechtpleister, lang 5 m, breed 1¼ cm	rol	1 st.	1 st.	1 st.	1 st. in totaal
Veiligheidsspeld van roestvrij metaal, in verschillende grootten	pakje	12 st.	12 st.	12 st.	1 st. met kleinste hoeveelheid van 12 st.
Spalk (houten), in verschillende lengten tot 40 cm	stel	—	—	—	1 stel in totaal
Gegalv. draadspalk (Cramer), 80 cm lang	2 st. in artonnen doos	—	—	—	2 st. in totaal
Vette watten in rol 2 m lang, 10 cm breed	rol	4 st.	2 st.	2 st.	1/4 st. met kleinste hoeveelheid van 2 st.
Engels pluksel van ¼ m	opgerold in pakje	1 st.	1 st.	1 st.	1/10 st. met kleinste hoeveelheid van 1 st.
Billroth-batist 1 m lang, 25 cm breed	opgerold in pakje	1 st.	—	—	1/10 st. met kleinste hoeveelheid van 1 st.
V. Verplegingsartikelen					
Verbandschaar	stuk	1 st.	1 st.	1 st.	1 st. in totaal
Koortsthermometer	stuk	1 st.	1 st.	1 st.	3 st. in totaal
Anatomisch pincet } roestvrij metaal	In houten doosje	—	—	—	1 stel in totaal
Splinterpincet } roestvrij metaal		—	—	—	
Chirurgische schaar } roestvrij metaal		—	—	—	
Splinterpincet	*stuk*	*1 st.*	*1 st.*	*1 st.*	
Mannenurinaal	*stuk*	—	—	—	*1 st. in totaal*
Ondersteek	*stuk*	—	—	—	*1 st. in totaal*
Glycerine-spuitje	*doosje*	—	—	—	2 st. in totaal
Wondagraves met pincet, roestvrij metaal	etui	—	—	—	1 st. in totaal
Gummi handschoenen	in metalen of houten doosje met talkpoeder	—	—	—	3 paar in totaal
Houten keelspatels	doosje met of pakje van 10 st.	10 st.	10 st.	—	100 st. in totaal
VI. Diverse benodigdheden					
Medicijnflessen 100—500 cc met bijbehorende kurken	stuk	—	5 st.	—	25 st. in totaal
Witte en blauwe etiketten	stuk	—	10 st. van elke kleur	—	25 st. van elke kleur in totaal
Geneeskundige Gids aan boord (Boonacker)	handleiding	—	—	—	1 st. in totaal
Geneeskundige Hulp aan boord (Boonacker)	handleiding	1 st.	1 st.	1 st.	

Bijlage XIV

BIJLAGE XV

HULPMIDDELEN TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN

Artikel 1

Toepassing

De hulpmiddelen nodig om te kunnen voldoen aan de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee moeten voldoen aan de volgende eisen.

Artikel 2

Constructie van lantaarns

1. Voor de constructie van de lantaarns gelden de navolgende eisen:

(*a*) de lantaarn moet voldoende sterk zijn en van roestvrij metaal zijn vervaardigd. De naden moeten goed gesoldeerd zijn, zodat geen water in de lantaarn kan komen;

(*b*) de afmetingen van de lantaarn moeten zodanig zijn, dat door de warmteontwikkeling van de lichtbron geen kans bestaat op springen van glazen of lenzen. De hoogte van de opstaande zijden van top- en boordlantaarns moet ten minste 25 centimeter bedragen, van hek- en ankerlantaarns ten minste 20 centimeter;

(*c*) lantaarns, behalve de bollantaarns, moeten voorzien zijn van een lens;

(*d*) de lenzen moeten helder zijn en van goede kwaliteit, zonder luchtblaasjes of bobbels;

2. (*a*) Bij petroleumlantaarns moet de luchttoe- en -afvoer zodanig zijn, dat de lichtbron niet slechter gaat branden, gedoofd wordt of walmt.

(*b*) De oliebak mag niet lekken; hij moet voldoende groot zijn om de lantaarn zonder bijvullen, gedurende ten minste 16 uren op volle vlamhoogte te doen branden.

(*c*) De oliebak moet, wanneer hij in goede stand staat ten opzichte van de hoek, waarover de lantaarn moet schijnen, opgesloten worden door de deur, zodat het niet mogelijk is, dat hij met gesloten deur verschuifbaar is.

(*d*) De petroleumlantaarns, behalve de rondschijnende, moeten voorzien zijn van een reflector.

(*e*) De petroleumbranders behoren rondbranders te zijn.

3. (*a*) Bij electrische verlichting mogen slechts lamphouders voor lampen met bajonet-voet gebruikt worden.

(*b*) De fittinghouder moet, wanneer hij in goede stand staat ten opzichte van de hoek, waarover de lantaarn moet schijnen, opgesloten worden door de deur, zodat het niet mogelijk is, dat hij met gesloten deur verschuifbaar is.

(c) Gloeilampen moeten zijn voorzien van een staand filament van ten minste 2,5 centimeter hoogte, hetwelk zich in de brandlijn van de lens van de lantaarn moet bevinden. Het middelpunt van de lichtbron moet in het midden van de lens zijn geplaatst. Bij gloeilampen met matglazen peer kan een staand filament kleiner dan 2,5 centimeter worden toegelaten.

Van het gebruik van gloeilampen met dubbel filament, waarbij één filament dient als de normale lichtbron en de andere voor noodgeval als de eerstgenoemde uitvalt, wordt aantekening gemaakt op het certificaat.

4. In de boog van de horizon waarover het licht van een lantaarn moet schijnen, mag geen grotere speling zijn dan 3°, voor top- en heklantaarns niet groter dan 3° aan elke zijde.

Artikel 3

Zichtbaarheid lichten

Teneinde te voldoen aan de voorgeschreven eisen van zichtbaarheid moet:

1. de toplantaarn voorzien zijn van een lens met een hoogte van ten minste 15 centimeter en van een petroleumbrander van 14‴ of bij electrische verlichting van een gloeilamp van ten minste 25 watt;

2. de boordlantaarn voorzien zijn van een lens van ten minste 15 centimeter hoogte en een petroleumbrander van 14‴ of bij electrische verlichting van een gloeilamp van ten minste 25 watt;

3. de heklantaarn van een lens met een hoogte van ten minste 10 centimeter zijn voorzien en van een petroleumbrander van 10‴ of bij electrische verlichting een gloeilamp van ten minste 15 watt;

4. de ankerlantaarn

(a) voor schepen met een lengte van 45.75 meter of meer

(aa) bij olieverlichting voorzien zijn van een lens met een hoogte van ten minste 14 centimeter en een petroleumbrander van 14‴;

(bb) bij electrische verlichting voorzien zijn van een gloeilamp van ten minste 25 watt. Indien een lens wordt gebezigd moet de hoogte van de lens ten minste 14 centimeter bedragen; indien een bollantaarn wordt gebezigd moet de hoogte van het glas ten minste 15 centimeter bedragen;

(b) voor schepen met een lengte van minder dan 45.75 meter

(aa) bij olieverlichting voorzien zijn

(aaa) van een brander van 10‴ indien een lantaarn met lens wordt gebezigd; de hoogte van de lens moet alsdan ten minste 10 centimeter bedragen;

(*bbb*) van een brander van 14‴ indien een bollantaarn wordt gebezigd; de hoogte van het glas van de bollantaarn moet alsdan ten minste 15 centimeter bedragen;

(*bb*) bij electrische verlichting voorzien zijn van een gloeilamp van ten minste 15 watt. Indien een lens wordt gebezigd moet de hoogte van de lens ten minste 10 centimeter bedragen; indien een bollantaarn wordt gebezigd moet de hoogte van het glas ten minste 15 centimeter bedragen;

5. (*a*) de rode rondschijnende lantaarn voorzien zijn van een lens met een hoogte van ten minste 14 centimeter en een petroleumbrander van 14‴ of bij electrische verlichting, van een gloeilamp van ten minste 25 watt;

(*b*) de rode rondschijnende bollantaarn voorzien zijn van een bol van ten minste 15 centimeter hoogte en een petroleumbrander van 14‴ of bij electrische verlichting van een gloeilamp van ten minste 25 watt;

6. (*a*) voor vissersvaartuigen de witte rondschijnende lantaarn voorzien zijn van een lens van ten minste 10 centimeter hoogte en een petroleumbrander van 10‴ of bij electrische verlichting van een gloeilamp van ten minste 15 watt;

(*b*) de driekleurige toplantaarn voorzien zijn van een lens van ten minste 15 centimeter hoogte en van een petroleumbrander van 14‴ of bij electrische verlichting van een gloeilamp van ten minste 25 watt;

7. voor schepen kleiner dan 40 ton:

(*a*) de toplantaarn voorzien zijn van een lens van ten minste 14 centimeter hoogte en van een petroleumbrander van 14‴ of bij electrische verlichting van een gloeilamp van ten minste 25 watt;

(*b*) de boordlantaarn voorzien zijn van een lens van ten minste 10 centimeter hoogte en van een petroleumbrander van 10‴ of bij electrische verlichting van een gloeilamp van ten minste 15 watt;

8. voor vaartuigen kleiner dan 20 ton de lantaarn met rood en groen glas voorzien zijn van ruiten met een hoogte van ten minste 10 centimeter en van een petroleumbrander van 10‴, of bij electrische verlichting van een gloeilamp van ten minste 15 watt.

9. De gloeilampen in dit artikel genoemd mogen geen groter vermogen dan 40 watt bezitten.

10. De lenzen in dit artikel genoemd moeten een zodanige spreiding van het licht geven, dat bij een helling van 5° van de lantaarn de wettelijk voorgeschreven lichtsterkte nog aanwezig is en bij een helling van 7½° de lichsterkte nog 75 % van de voorgeschreven lichtsterkte bedraagt.

Artikel 4

1. De kleur van de groene en rode glazen moet vallen binnen de door de standaardglazen vastgestelde grenzen; voor het onderzoek wordt zonodig van de spectroscoop gebruik gemaakt. **Gekleurde glazen**

2. Gekleurde glazen moeten egaal van kleur zijn zonder donkere of lichte plekken.

Artikel 5

1. De klok voor het geven van mistsignalen moet een middellijn hebben van ten minste 30 centimeter. **Klok, gong**

2. De oppervlakte van de gong moet ten minste 400 vierkante centimeter zijn; de laagste eigen frequentie van de gong mag niet lager dan 200 Herz liggen.

BIJLAGE XVI

REGLEMENT BETREFFENDE DE VERKRIJGING VAN HET DIPLOMA ALS VOLMATROOS

Artikel 1

Wijze afgeven diploma's

Diploma's als volmatroos worden door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie volgens een door hem vastgesteld model afgegeven aan hen, die met voldoende uitslag hebben deelgenomen aan het hierna aangegeven examen. Een diploma als volmatroos is tevens een diploma als gediplomeerd sloepsgast, als bedoeld in artikel 89 van het Schepenbesluit.

Artikel 2

Examencommissies

Voor het afnemen van de in artikel 1 bedoelde examens worden door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie commissies benoemd, in elk waarvan een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie als voorzitter optreedt.

Artikel 3

Vereiste kennis

De kennis, die voor het verkrijgen van het diploma als volmatroos wordt gevorderd, omvat:

1. bedrevenheid in het leggen van de meest voorkomende steken en knopen; splitsen van touwwerk en staaldraad;
2. enige bedrevenheid in het zeilnaaien;
3. bedrevenheid in het roeien, wrikken en pagaaien;
4. bedrevenheid in het sturen; kennis van het kompas in graden en streken; bekendheid met gebruikelijke roercommando's;
5. bedrevenheid in het loden met het handlood en enige bekendheid met het loden met het zware lood;
6. het omgaan met trossen en staaldraden bij het meren en ontmeren en het uitbrengen van trossen; begrip van stoottalies en het inscheren daarvan;
7. enige bekendheid met het ankergerei;
8. enige bekendheid met het optuigen van statietrappen en stellingen, het uithalen van tenten, windkleden en koelzeilen;
9. enige bekendheid met het onderhoud van sloepen en sloepdavits en van los- en laadgerei, rekening houdend met de schepen, waarop is gevaren;
10. enige bekendheid met het scheepsonderhoud in het algemeen, waaronder het schilderen, het aanmaken van verf, het roestvrijhouden, alsmede met het onderhoud van het staand en lopend tuig en het gebruik van lijfseizings, bootsmansstoeltjes, enzovoort;
11. bekendheid met het onderhoud van lampen;
12. bekendheid met het peilen van tanks en vullingen en enige algemene kennis van de daarmede verband houdende inrichting en indeling van een schip;

13. enige bekendheid met brandslangen, koppelingen, straalpijpen, brandblusapparaten en gasmaskers en het praktisch gebruik daarvan;
14. bekendheid met het zeeklaar maken van het schip, waaronder het sjorren van deklasten, het schalmen van luiken, het werken met presennings;
15. enige bekendheid met het laadklaar maken van het schip, waaronder het schoonmaken van ruimen, vullingen en pompflessen en het zetten van graanschotten;
16. enige bekendheid met het los- en laadgerei, het optuigen en aftuigen daarvan, het scheren van blokken en het borgen van sluitingen;
17. het wachtlopen op een rede of in een haven en het doen van dienst als uitkijk op zee.

Artikel 4

Aanmelden voor examen

1. Hij, die zich aan het examen voor het diploma als volmatroos wenst te onderwerpen, moet zich, zo mogelijk door tussenkomst van de rederij, waarbij hij in dienst is, wenden tot de voorzitter van een van de in artikel 2 bedoelde commissies, onder overlegging van:
(*a*) het bewijs, dat hij de leeftijd van 20 jaar heeft bereikt;
(*b*) het bewijs of de bewijzen, dat hij ten minste drie jaar dekdienst heeft gedaan aan boord van Nederlandse zeeschepen, waarvan ten minste 6 maanden aan boord van schepen van meer dan 400 ton en niet meer dan één jaar aan boord van zeevissersvaartuigen;
(*c*) het bewijs van gezondheid voor de functie van matroos, bedoeld in artikel 30 van het Schepelingenbesluit;
(*d*) de nog geldige geneeskundige verklaringen voor het gehoor- en gezichtsorgaan, als bedoeld in artikel 92 van het Schepenbesluit;
(*e*) een goedgelijkend portret (paspoortmodel) in tweevoud;
(*f*) een stortingsbewijs dan wel een bewijs van overschrijving tot een bedrag van f 5,— op de postrekening ten name van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie;
(*g*) de rapporten van de kapiteins van de schepen, waarop hij dekdienst heeft gedaan, omvattende de algemene geschiktheid voor matroos en bijzonderheden in verband met de in artikel 3, onder 3, 4 (sturen), 5, 6, 9, 10, 13, 16 en 17 aangegeven eisen.
2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan diensttijd op door hem goedgekeurde schoolschepen en bij opleidingen tot matroos met dekdienst gelijkstellen, doch voor niet meer dan 12 maanden.

Artikel 5

Uitreiken van diploma

Indien een candidaat bij het examen voldoende bewijzen van bekwaamheid heeft afgelegd, ter beoordeling waarvan mede de in artikel 4, onder (*g*), bedoelde rapporten in aanmerking worden genomen, zendt de voorzitter van de commissie een rapport daarover, vergezeld van de door de candidaat overgelegde stukken en de eventueel ont-

vangen examengelden aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, die het diploma kosteloos uitreikt.

Artikel 6

Herhaalde aanmelding

Een candidaat, die bij het examen niet voldoet, kan eerst na verloop van drie maanden wederom tot het afleggen van het examen worden toegelaten.

Artikel 7

Dienstdiploma's

1. Zonder het afleggen van examen kunnen diploma's als volmatroos worden afgegeven aan hen, die vóór 1 Januari 1951 ten minste een jaar werkzaam waren als bootsman, bootsmansmaat, kwartiermeester of matroos aan boord van Nederlandse koopvaardijschepen van 400 ton of meer en ten minste 3 jaar dekdienst aan boord van Nederlandse zeeschepen hebben verricht, in het bezit zijn van een diploma als sloepsgast en voldoen aan de eisen van lichamelijke geschiktheid en leeftijd, vastgesteld voor hen, die het examen ter verkrijging van het diploma als volmatroos wensen af te leggen. Van de voorgeschreven diensttijd mag ten hoogste één jaar aan boord van zeevissersvaartuigen zijn doorgebracht.

2. Hij, die overeenkomstig het eerste lid zonder het afleggen van het examen in aanmerking wenst te komen voor een diploma als volmatroos, zendt de stukken, bedoeld in artikel 4, onder (*a*), (*c*), (*d*) en (*e*), zomede het diploma als sloepsgast en de bewijzen voor de vaststelling van de in het eerste lid bedoelde diensttijden, aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, die het diploma daarop kosteloos uitreikt.

Artikel 8

Vervanging verloren geraakte diploma's

Een duplicaat van een diploma als volmatroos wordt, indien verloren gaan van het diploma aannemelijk wordt gemaakt, op verzoek van de belanghebbende door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven, nadat een pasfoto, als bedoeld in artikel 4, onder (*e*), is overgelegd, alsmede een bedrag van f 2,50 of een stortingsbewijs of bewijs van overschrijving tot dit bedrag op de postrekening ten name van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 9

Gelijkstelling buitenlandse diploma's

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de door bevoegde buitenlandse autoriteiten afgegeven diploma's als volmatroos met de in artikel 1 bedoelde diploma's gelijkstellen. Zodanige gelijkstelling wordt bekendgemaakt in de *Nederlandse Staatscourant*.

BIJLAGE XVII

REGLEMENT BETREFFENDE DE VERKRIJGING VAN HET DIPLOMA ALS SLOEPSGAST

Artikel 1

Model diploma

De diploma's als sloepsgast worden door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, volgens een door hem vastgesteld model, afgegeven.

Artikel 2

Commissies

Diploma's als sloepsgast worden uitgereikt na het afleggen van bewijzen van voldoende bekwaamheid ten overstaan van een der door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie benoemde commissies, in elke waarvan een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie als voorzitter optreedt.

Artikel 3

Aanmelden

1. Zij, die de in het vorige artikel bedoelde bewijzen van bekwaamheid wensen af te leggen, moeten zich wenden tot de voorzitter van een der in artikel 2 bedoelde commissies.

2. Om tot het afleggen van de in artikel 2 bedoelde bewijzen te worden toegelaten moet de candidaat de leeftijd van 18 jaren hebben bereikt en ten minste zes maanden aan boord van schepen van 400 ton of groter hebben dienst gedaan.

3. De voorzitter van de commissie stelt tijd en plaats van het onderzoek vast.

Artikel 4

Vereiste kennis

De kennis, die voor het verkrijgen van het diploma wordt gevorderd, omvat:

(*a*) voldoende bedrevenheid in alle handelingen, verband houdende met het uitrusten, het gereed maken en het te water laten van boten en reddingvlotten;

(*b*) voldoende bedrevenheid in het gebruik van de riemen;

(*c*) bekendheid met de praktische behandeling van de boten en drijvende toestellen;

(*d*) bekendheid met de bevelen, betrekking hebbend op het gereed maken en de behandeling van de reddingmiddelen;

(*e*) bedrevenheid in de uitvoering van die bevelen.

Artikel 5

Uitreiken van het diploma

Indien een candidaat voldoende bewijzen van bekwaamheid heeft afgelegd, zendt de voorzitter van de commissie een rapport daarover, vergezeld van door de candidaat te verstrekken identiteitsgegevens betreffende zijn persoon en een goed gelijkend portret (paspoort-

model), aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, die het diploma kosteloos uitreikt.

Artikel 6

Herhaalde aanmelding

Een candidaat, die bij het onderzoek niet voldoet, kan eerst na verloop van drie maanden weder tot het afleggen van de bewijzen van voldoende bekwaamheid worden toegelaten.

Artikel 7

Dienstdiploma's

1. Zonder het afleggen van de in artikel 2 bedoelde bewijzen van voldoende bekwaamheid kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie diploma's als sloepsgast worden uitgereikt aan:

(*a*) allen, die vóór 1 Juli 1932 aan boord van Nederlandse schepen van 500 ton of groter als bootsman, bootsmansmaat of kwartiermeester of die in andere kwaliteit gedurende ten minste 4 jaren aan dek dienst hebben gedaan;

(*b*) allen, die in het bezit zijn van een diploma als stuurman in de grote handelsvaart;

(*c*) allen, die na het behalen van het eindgetuigschrift A of B van de zeevaartscholen, op schepen van 500 ton of groter, ten minste één jaar aan dek dienst hebben gedaan;

(*d*) oud-zeeofficieren;

(*e*) gewezen opperschippers, schippers, bootslieden, kwartiermeesters en matrozen der 1ste klasse van de Koninklijke Marine.

Personen, voorzien van een diploma als 3e stuurman of een eindgetuigschrift A of B, moeten een verklaring van de kapitein overleggen, waaruit blijkt, dat zij in voldoende mate aan de oefeningen met de sloepen en aan de roeioefeningen hebben deelgenomen.

2. Dekdienst op vreemde schepen kan ook in aanmerking worden genomen.

3. Zij, die menen, zonder het afleggen van de in artikel 2 bedoelde bewijzen van voldoende bekwaamheid, voor een diploma in aanmerking te komen, kunnen zich onder inzending van de gegevens en het portret, bedoeld in artikel 5, tot het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wenden.

Artikel 8

Duplicaten van diploma's

Een duplicaat van een diploma als sloepsgast wordt, indien het verloren gaan van het diploma aannemelijk wordt gemaakt, op verzoek van belanghebbende door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven, nadat ten behoeve van 's-Rijks schatkist f 2.50 als administratiekosten is voldaan.

BIJLAGE XVIII

REGLEMENT OP DE GENEESKUNDIGE KEURINGEN VAN KAPITEINS, STUURLIEDEN, MACHINISTEN, MACHINIST-STOKERS EN PERSONEN, AAN WIE AAN BOORD DE WACHT OF HET HOUDEN VAN UITKIJK IN ZEE KAN WORDEN OPGEDRAGEN

HOOFDSTUK I

Algemeen

Artikel 1

Eerste keuring

Kapiteins, stuurlieden, machinisten, machinist-stokers en personen, aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk dan wel de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen, moeten vóór de eerste indiensttreding aan een keuring van hun gezichts- en gehoororganen worden onderworpen.

Artikel 2

Hernieuwde keuring

De in artikel 1 genoemde personen moeten opnieuw aan een keuring van hun gezichts- en/of gehoororganen worden onderworpen:

(*a*) in opdracht van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, indien zij handelingen hebben verricht of nagelaten, welke onvoldoende gezichts- of gehoorscherpte of onvoldoend kleurenonderscheidingsvermogen doen veronderstellen, of indien uit anderen hoofde gegronde aanleiding tot die veronderstelling bestaat;

(*b*) telkens na verloop van zes jaren na de vorige keuring.

Artikel 3

Voorwaarden voor goedkeuring

Belanghebbenden moeten bij de keuringen aan de in de artikelen 14, 15, 17 en 18 omschreven eisen voldoen.

Artikel 4

Deskundigen

1. De keuringen van het gezichts- en van het gehoororgaan, met uitzondering van die, bedoeld in artikel 2, onder (*a*), welke door de in artikel 10 bedoelde scheidsrechters worden verricht, geschieden door geneeskundigen, door Onze Minister als deskundigen aangewezen. Deze deskundigen moeten specialisten op het gebied der oogheelkunde en der oorheelkunde zijn.

2. De deskundigen moeten, voor zover het de keuring van het gezichtsorgaan betreft, de in artikel 16 omschreven leidraad en, voor zover het de keuringen van het gehoororgaan betreft, de in artikel 19 aangegeven leidraad volgen.

Artikel 5

Aantekening van de uitkomsten van de keuringen

1. De uitkomsten van de keuringen met de daaruit getrokken conclusies moeten door de deskundigen worden opgetekend in twee door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te verstrekken registers van de bij dit reglement gevoegde modellen A, waarvan één exemplaar telkens na het verstrijken van een kalenderkwartaal aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moet worden ingezonden.

2. Indien een belanghebbende niet aan de gestelde eisen blijkt te voldoen, en dus niet kan worden goedgekeurd, geeft de deskundige hiervan per briefkaart, volgens het bij dit reglement gevoegde model D, onmiddellijk kennis aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Daarbij moet worden vermeld, voor welke kwaliteit de keuring geschiedde.

Artikel 6

Kosten der keuringen door geneeskundigen

1. De aan de keuringen verbonden kosten worden door de belanghebbende gedragen en rechtstreeks aan de deskundige betaald. Laatstgenoemde heeft het recht te eisen, dat de kosten vóór de aanvang van de keuring worden afgedragen.

2. De kosten bedragen ten hoogste vijf gulden voor elke keuring van het gezichtsorgaan of van het gehoororgaan.

Indien buiten Nederland geneeskundigen als deskundigen worden aangewezen, mogen zij een tarief in rekening brengen, dat is aangepast aan de ter plaatse geldende maatstaf en munteenheid.

Artikel 7

Afgifte geneeskundige verklaringen

1. De deskundige, die een keuring krachtens dit reglement heeft verricht, waarvan de uitslag gunstig is, geeft een geneeskundige verklaring af volgens één der bij dit reglement gevoegde modellen B.

2. De deskundige gaat eerst over tot de keuring, nadat het monsterboekje van de betrokkene aan hem is overgelegd. Dit voorschrift geldt niet voor de keuringen van kapiteins, die niet in bezit van een monsterboekje zijn. Deze behoren een paspoort of een ander van een foto voorzien legitimatiepapier over te leggen.

3. Tot een door een ongediplomeerde aangevraagde keuring ter verkrijging van een geneeskundige verklaring, welke moet worden overgelegd bij de stukken voor een examen ter verkrijging van een diploma als stuurman, machinist of motordrijver, gaat de deskundige slechts over, indien de belanghebbende de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt, terwijl hij, ingeval belanghebbende dadelijk na het bereiken van die leeftijd examen moet afleggen, de keuring ten hoogste een maand te voren mag verrichten.

4. De deskundige bekrachtigt de verklaringen met zijn handtekening en doet in zijn tegenwoordigheid de verklaring tevens door de belanghebbende tekenen. Bovendien vermeldt hij het ontvangen bedrag in de door hem bij te houden, in artikel 5 bedoelde, registers.

5. Indien bij de keuring van het gezichtsorgaan gebruik is gemaakt van corrigerende glazen, zoals toegelaten is ingevolge artikel 14, onder III, en artikel 15, onder I en II, mag de deskundige de geneeskundige verklaring eerst uitreiken, nadat hem de voor de betrokkene passende bril is getoond.
6. De formulieren van geneeskundige verklaringen worden op aanvraag door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verstrekt.
7. De deskundige, die na grondig onderzoek in twijfel verkeert omtrent de uitslag der keuring, verwijst de gekeurde naar een scheidsrechter.
8. Indien een belanghebbende een duplicaat van een verloren geraakte geneeskundige verklaring verlangt, kan de deskundige tot uitreiking daarvan overgaan, onder inachtneming van het voorschrift in lid 4 van dit artikel met betrekking tot het zetten der handtekeningen. Hij mag daarvoor een bedrag gelijk aan de helft der keuringskosten in rekening brengen.

Artikel 8

Plaats der keuringen

1. De keuringen, in artikel 4 bedoeld, moeten geschieden in de plaatsen, waar de in dat artikel genoemde deskundigen woonachtig zijn of hun praktijk uitoefenen.
2. De belanghebbenden zijn vrij in de keuze, bij welke van de volgens artikel 4 aangewezen deskundigen zij zich ter keuring wensen aan te melden.

Artikel 9

Handeling bij afkeuring

1. De belanghebbende, die door een deskundige wordt afgekeurd, heeft het recht zich, wat betreft het (de) orgaan (organen), waarvoor hij is afgekeurd, door een scheidsrechter te doen herkeuren.
2. De deskundige, die een belanghebbende afkeurt, geeft hem een verwijzingsbiljet volgens het bij dit reglement gevoegde model C, dat deze kan verzenden aan een der scheidsrechters.
3. De deskundige, die iemand heeft afgekeurd, maakt deze erop opmerkzaam, dat het zich aanmelden bij een andere aangewezen deskundige voor hem geen nut kan hebben.
4. De deskundigen ontvangen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bericht van iedere afkeuring, waardoor zij een hernieuwde keuring kunnen voorkomen.
5. Een door een deskundige afgegeven geneeskundige verklaring, nadat de belanghebbende door een ander deskundige is afgekeurd, is ongeldig.

Artikel 10

Scheidsrechters

1. Door Onze Minister worden voor de herkeuring van het gezichtsorgaan en van het gehoororgaan, als bedoeld in artikel 9, lid 1, scheidsrechters benoemd. Deze scheidsrechters moeten geneeskundige

specialisten zijn, die uitsluitend oog- of oorheelkundige praktijk uitoefenen. Zij zijn gehouden de in dit reglement gegeven aanwijzingen zoveel doenlijk te volgen en volgens de daarin gestelde eisen te keuren.

2. De uitspraak van een scheidsrechter is beslissend. Hij kan zijn uitspraak echter opschorten tot na een tweede onderzoek, waarvoor echter geen kosten in rekening mogen worden gebracht.

Artikel 11

Kosten keuring door scheidsrechters

1. De kosten voor de in artikel 9 bedoelde herkeuring bedragen tien gulden. Zij worden door de belanghebbende rechtstreeks aan de scheidsrechter betaald, die het recht heeft te eisen, dat het bedrag vóór de aanvang van de herkeuring wordt afgedragen.

2. De kosten worden door het Rijk gedragen, indien het een keuring betreft, krachtens artikel 2, onder (*a*), dan wel een keuring op verzoek van een deskundige krachtens artikel 7, lid 7.

3. De scheidsrechters zenden de declaraties voor de keuringskosten ten laste van het Rijk aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 12

Keuring door scheidsrechters

1. De keuringen door scheidsrechters worden gehouden op de door hen aan te wijzen plaatsen. Zij roepen na ontvangst van het verwijzingsbiljet de betrokkene voor de keuring op.

2. Van de uitslag ener herkeuring geven de scheidsrechters onmiddellijk kennis aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, die, ingeval de belanghebbende is goedgekeurd, hiervan aan alle deskundigen mededeling doet, waarvan deze aantekening houden.

De scheidsrechter geeft aan de belanghebbende, die is goedgekeurd, een geneeskundige verklaring af volgens een der in artikel 7 bedoelde modellen. Hij handelt overigens als in artikel 7, lid 4 voor een deskundige is voorgeschreven.

3. De formulieren van geneeskundige verklaringen worden op aanvraag door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verstrekt.

Artikel 13

Aantekenen van de uitkomsten der keuringen door scheidsrechters

De scheidsrechters zijn gehouden registers, zoals die zijn voorgeschreven in artikel 5, lid 1, bij te houden en daarmede te handelen, als in dat artikel is bepaald.

HOOFDSTUK II

Keuringen van het gezichtsorgaan

Artikel 14

Eisen keuring gezichtsorgaan personen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar

Bij de keuringen van het gezichtsorgaan, bedoeld in de artikelen 1 en 2, gelden, indien de belanghebbenden de leeftijd van één en veertig jaar nog niet hebben voltooid en voor alle eerste keuringen de navolgende eisen:

I. Kapiteins en stuurlieden.

(*a*) De belanghebbende moet uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen hebben;

(*b*) hij moet een onbeperkt gezichtsveld hebben op beide ogen;

(*c*) hij moet bij het zien met beide ogen gelijktijdig, zonder corrigerende glazen, een gezichtsscherpte hebben van ten minste 5/6, en bij het zien met elk oog afzonderlijk van ten minste 5/10;

(*d*) hij mag een manifeste hypermetropie van ten hoogste 1½ dioptrieën hebben aan elk der beide ogen. Intussen kan aan één oog een manifeste hypermetropie van ten hoogste 2 dioptrieën worden toegestaan, indien aan het andere oog een visus van 5/6 en niet meer dan 1½ dioptrieën manifeste hypermetropie bestaat;

(*e*) hij moet vrij zijn van progressieve ooggebreken en moet normale pupilreacties hebben;

(*f*) hij moet bij het zien met beide ogen gelijktijdig een normaal kleurenonderscheidingsvermogen hebben voor rood en groen en ook bij sluiten van één oog vrij zijn van centrale scotomen voor rood en groen;

(*g*) hij moet vrij zijn van verschijnselen, die het bestaan van dag- of nachtblindheid of lichtzinstoornissen doen vermoeden.

Bij voldoen aan deze eisen wordt de geneeskundige verklaring B1 afgegeven.

II. Niet-gediplomeerden, aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen.

(*a*) De belanghebbende moet uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen hebben;

(*b*) hij moet een onbeperkt gezichtsveld hebben op beide ogen;

(*c*) hij moet bij het zien met beide ogen gelijktijdig, zonder corrigerende glazen, een gezichtsscherpte hebben van ten minste 5/7,5 en bij het zien met elk oog afzonderlijk een gezichtsscherpte van ten minste 5/15; is de gezichtsscherpte met beide ogen tezamen 5/6,6, dan moet hij met één oog afzonderlijk nog ten minste 5/20 bedragen;

(*d*) hij mag een manifeste hypermetropie van ten hoogste 2½ dioptrieën hebben aan elk der beide ogen. Intussen kan aan één oog een manifeste hypermetropie van ten hoogste 3 dioptrieën worden toegestaan, indien aan het andere oog een visus van 5/7,5 en niet meer dan 2½ dioptrieën manifeste hypermetropie bestaat;

(*e*) hij moet vrij zijn van progressieve ooggebreken en moet normale pupilreacties hebben;

(*f*) hij moet bij het zien met beide ogen gelijktijdig een normaal kleurenonderscheidingsvermogen hebben voor rood en groen en ook bij sluiten van één oog vrij zijn van centrale scotomen voor rood en groen;

(*g*) hij moet vrij zijn van verschijnselen, die het bestaan van dag- of nachtblindheid of lichtzinstoornissen doen vermoeden.

Bij voldoen aan deze eisen wordt de geneeskundige verklaring B2 afgegeven.

III. Machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen.

(*a*) De belanghebbende moet uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen hebben;

(*b*) hij moet een onbeperkt gezichtsveld hebben op beide ogen;

(*c*) hij moet bij het zien met beide ogen gelijktijdig zonder corrigerende glazen, een gezichtsscherpte hebben van ten minste 5/7,5 en bij het zien met elk oog afzonderlijk van ten minste 5/15, dan wel van ten minste 5/6,6 met een der ogen en ten minste 5/20 met het andere oog; indien het niet een eerste keuring betreft, mag de gezichtsscherpte ook met corrigerende glazen worden behaald, mits niet meer dan 3 dioptrieën manifeste hypermetropie aanwezig is;

(*d*) hij moet vrij zijn van progressieve ooggebreken en moet normale pupilreacties hebben.

Bij voldoen aan deze eisen wordt bij eerste keuring een geneeskundige verklaring B3 afgegeven; bij volgende keuringen hetzij een verklaring B3 hetzij een verklaring B3*a*.

Artikel 15

Eisen keuring gezichtsorgaan personen na voltooiing van het één en veertigste jaar

Bij de keuringen, met uitzondering van een eerste keuring, van het gezichtsorgaan, bedoeld in de artikelen 1 en 2, gelden, indien de belanghebbenden de leeftijd van één en veertig jaar hebben voltooid, de navolgende eisen:

I. Kapiteins, stuurlieden en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen.

(*a*) De belanghebbende moet uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen hebben;

(*b*) hij moet op een der ogen een onbeperkt gezichtsveld hebben;

(*c*) hij moet bij het zien met beide ogen gelijktijdig, zonder corrigerende glazen, een gezichtsscherpte hebben van ten minste 5/10 en bij het zien met een der ogen op elk oog van ten minste 5/30, dan wel bij het zien met beide ogen gelijktijdig van ten minste 5/15, mits met glazen 5/7,5 wordt bereikt. Wordt 5/30 met één der ogen niet bereikt, dan moet het andere oog zonder een corrigerend glas een gezichtsscherpte hebben van ten minste 5/7,5; aan dezelfde eis moet ook het oog van een éénogige voldoen;

(*d*) hij moet vrij zijn van progressieve ooggebreken, voor zover zij

de vrees voor aan beide zijden optreden daarvan of voor zodanige functievermindering, dat niet meer kan worden voldaan aan het bepaalde onder I van dit artikel, onder *(b)*, *(c)* en *(e)*, wettigen;

(e) hij moet bij het zien met beide ogen een normaal kleurenonderscheidingsvermogen hebben voor rood en groen en ook bij sluiten van één oog vrij zijn van centrale scotomen voor rood en groen;

(f) hij moet vrij zijn van verschijnselen, die het bestaan van dag- of nachtblindheid of lichtzinstoornissen doen vermoeden.

Bij voldoen aan deze eisen wordt hetzij een geneeskundige verklaring B4 hetzij een geneeskundige verklaring B4*a* afgegeven.

II. Machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen.

(a) De belanghebbende moet uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen hebben;

(b) hij moet op een der ogen een onbeperkt gezichtsveld hebben;

(c) hij moet bij het zien met beide ogen gelijktijdig een gezichtsscherpte hebben van ten minste 5/15 en bij het zien met elk oog afzonderlijk, van ten minste 5/30. Wordt 5/30 voor een der ogen niet bereikt, dan moet het andere oog een gezichtsscherpte hebben van ten minste 5/10. Deze gezichtsscherpte mag ook met corrigerende glazen worden bereikt. Is de betrokkene een éénogige, dan moet zonder corrigerend glas, een gezichtsscherpte van ten minste 5/10 worden bereikt;

(d) hij moet vrij zijn van progressieve ooggebreken, voor zover zij de vrees voor aan beide zijden optreden daarvan, of voor zodanige functievermindering, dat niet meer kan worden voldaan aan het bepaalde onder II, *(b)* en *(c)* van dit artikel, wettigen.

Bij voldoen aan deze eisen wordt hetzij een geneeskundige verklaring B5 hetzij een geneeskundige verklaring B5*a* afgegeven.

Artikel 16

Leidraad voor keuringen gezichtsorgaan, bedoeld in artikel 4

§ 1. Onderzoek van kapiteins en stuurlieden:

(a) bij eerste keuring;

(b) bij volgende keuringen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar.

1. Men plaatst de belanghebbende met het gelaat naar het raam, beschouwt de gesteldheid van de ogen en de oogleden, welke laatste zowel op de binnenzijde als op de buitenzijde worden bezien, terwijl ook op de bewegingen en op het samenwerken van beide ogen wordt acht geslagen.

Bij acute ontstekingen moet de beslissing worden uitgesteld; bij chronische, die het vermoeden wettigen, dat op de duur het gezichtsvermogen zal achteruitgaan, moet de belanghebbende worden afgekeurd.

Het resultaat wordt in kolom 8 van het register ingevuld met N = Normaal of met A = Abnormaal. Afwijkingen worden in kolom 15 „Aanmerkingen" aangetekend.

2. Vervolgens plaatst men de belanghebbende met de rug naar het raam en verzoekt hem eerst met het rechter-, dan met het linkeroog, onder behoorlijke afsluiting van het andere oog, het tegenovergestelde oog van de deskundige te fixeren. In een vlak, dat omstreeks het midden houdt tussen het oog van de te onderzoeken persoon en dat van de deskundige steekt de laatste op de grens van zijn eigen normaal gezichtsveld, één, twee of meer vingers uit, welk aantal door de belanghebbende moet worden opgegeven. Is deze opgave onjuist of twijfelachtig, dan moet het gezichtsveld volgens een meer nauwkeurige methode, d.i. met een gezichtsveldmeter worden onderzocht. Het resultaat wordt in kolom 9 met N = Normaal of A = Abnormaal ingevuld. Bij beperking van het gezichtsveld wordt de belanghebbende afgekeurd en de afwijking in kolom 15 aangetekend.

3. Bij de bepaling van de gezichtsscherpte plaatst men de belanghebbende met de rug naar het raam en hangt men de letterproeven volgens Snellen—Straub of andere, welk geacht mogen worden van gelijke moeilijkheid te zijn, op manshoogte en op een afstand van vijf meter in helder daglicht op, of men zorgt dat zij met kunstlicht worden belicht.

De deskundige vergewist zich, dat een normaal oog in het gegeven geval 5/5 gezichtsscherpte heeft. De gezichtsscherpte wordt nu zonder gebruik van glazen eerst oog voor oog en daarna met beide ogen gelijktijdig onderzocht.

Het resultaat wordt in kolom 10 ingevuld onder opgave van de gebruikte optotypen (O.O. (beide ogen), O.R. (rechteroog), O.L. (linkeroog)).

Bereikt de gezichtsscherpte niet de in artikel 14 onder I genoemde grenzen, dan wordt de belanghebbende afgekeurd.

4. Indien de voorgeschreven gezichtsscherpte aanwezig is, wordt van ieder oog afzonderlijk de refractie bepaald en bij gelijktijdig zien met beide ogen onderzocht, of nog grotere latente hypermetropie aantoonbaar is; aan de hand van deze gegevens wordt beoordeeld, of de onderzochte voldoet aan de in artikel 14, onder I (*d*), gestelde eisen.

5. De ogen van iedere belanghebbende worden nauwkeurig ook met de oogspiegel onderzocht, teneinde na te gaan of progressieve gebreken aanwezig zijn. Het resultaat wordt in kolom 13 met N = Normaal of met A = Abnormaal ingevuld. Afwijkingen worden in kolom 15 aangetekend.

Is de deskundige in twijfel omtrent de resultaten van zijn onderzoek, dan verwijst hij de belanghebbende naar een scheidsrechter-oogheelkundige.

6. Het onderzoek naar het kleurenonderscheidingsvermogen moet met beide ogen gelijktijdig zonder gebruik van glazen in een goed verlichte kamer (kunstlicht is uitgesloten) plaats hebben. Het onder-

zoek moet gedaan worden volgens de methode der pseudo-isochromatische platen volgens Stilling of volgens Ishihara (nieuwste uitgaven).

Wordt de proef goed doorstaan, dan keurt men de belanghebbende goed. Twijfelt de deskundige, dan zal hij een onderzoek instellen met de anomaloscoop van Nagel of een gelijkwaardig toestel. Heeft hij een dergelijk instrument niet ter beschikking, dan beslist hij niet en verwijst de belanghebbende naar een scheidsrechter-oogheelkundige. Het onderzoek met de anomaloscoop moet geschieden als in de daarbij gevoegde gebruiksaanwijzing is aangegeven.

De resultaten van het onderzoek worden met N = Normaal of met A = Abnormaal in kolom 14 ingevuld en de afwijkingen worden in bijzonderheden in kolom 15 aangetekend.

7. Voor het onderzoek naar afwezigheid van centrale scotomen voor rood en groen gebruikt men kleurenschijfjes van één, anderhalf, drie en vijf millimeter in het vierkant. De afstand, waarop die schijfjes aan het te onderzoeken oog worden getoond, moet in overeenstemming zijn met de gevonden gezichtsscherpte, dat wil zeggen vindt men een gezichtsscherpte van:

5/30 tot beneden 5/15, dan gebruikt men het vlakje van 3 × 3 millimeter op afstand van 33 centimeter;

5/15 tot beneden 5/10, dan gebruikt men het vlakje van 1½ × 1½ millimeter op afstand van 33 centimeter;

5/10 tot beneden 5/7,5, dan gebruikt men het vlakje van 1 × 1 millimeter op afstand van 33 centimeter;

5/7,5 tot beneden 5/5, dan gebruikt men het vlakje van 1½ × 1½ millimeter op afstand van 66 centimeter;

5/5, dan gebruikt men het vlakje van 1 × 1 millimeter op afstand van 66 centimeter.

Het onderzoek moet geschieden in een goed verlichte kamer, waarin belanghebbende gedurende verscheidene minuten moet hebben vertoefd, opdat hij aan de verlichting gewend is. Men plaatst de belanghebbende met de rug naar het raam tegenover een dof zwart veld ter hoogte van diens ogen en houdt de vlakjes in het midden van dit veld, verticaal op de juiste afstand, opdat zij recht van voren en goed zijn verlicht. Nu verzoekt men hem met één oog, terwijl men het andere behoorlijk afgesloten houdt, het midden van het veld te fixeren, waarop men de verschillende vlakjes in het fixeerpunt brengt en verzoekt deze te noemen.

8. Om zich een oordeel te vormen omtrent een mogelijk bestaan van dag- of nachtblindheid of van lichtzinstoornissen stelt men enige vragen in deze richting, observeert men de belanghebbende tijdens zijn gedragingen in de donkere kamer en onderzoekt men in hoeverre zijn gezichtsscherpte bij geringere verlichting op optotypen van geringer contrast belangrijk daalt. In geval van twijfel stelt men een nauwkeurig onderzoek in, of verwijst hem naar een scheidsrechter-oogheelkundige.

§ 2. Onderzoek van niet-gediplomeerden, aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen:

(*a*) bij eerste keuring;

(*b*) bij volgende keuringen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar.

Het onderzoek wordt verricht volgens de methoden, welke in § 1 voor de keuring van kapiteins en stuurlieden zijn voorgeschreven en, voor zover niet nader omschreven, volgens methoden, als naar de stand der wetenschap vereist.

De resultaten van het onderzoek worden aangetekend in de daarvoor aangewezen kolommen.

Aan de hand van de aldus verzamelde feiten wordt beoordeeld, of de belanghebbende voldoet aan de in artikel 14 onder II gestelde eisen. Is dit niet het geval, dan wordt hij afgekeurd. Bestaat twijfel ten aanzien van de verschijnselen, van hun betekenis, of van de beoordeling van de feiten, dan verwijst men hem naar een scheidsrechter-oogheelkundige.

§ 3. Onderzoek van machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen:

(*a*) bij eerste keuring;

(*b*) bij volgende keuringen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar.

Het onderzoek wordt verricht volgens de methoden, welke in § 1 voor de keuring van kapiteins en stuurlieden zijn voorgeschreven en, voor zover niet nader omschreven, volgens methoden, als naar de stand der wetenschap vereist.

De resultaten van het onderzoek worden aangetekend in de daarvoor aangewezen kolommen.

Aan de hand van de aldus verzamelde feiten wordt beoordeeld, of belanghebbende voldoet aan de in artikel 14, onder III gestelde eisen. Is dit niet het geval, dan wordt hij afgekeurd. Bestaat twijfel ten aanzien van de verschijnselen, van hun betekenis, of van de beoordeling van de feiten, dan verwijst men hem naar een scheidsrechter-oogheelkundige.

§ 4. Onderzoek van kapiteins, stuurlieden en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen, bij volgende keuringen na voltooiing van het één en veertigste jaar.

Het onderzoek wordt verricht volgens de methoden, welke in § 1 voor de keuring van kapiteins en stuurlieden zijn voorgeschreven en, voor zover niet nader omschreven, volgens methoden, als naar de stand der wetenschap vereist.

De resultaten van het onderzoek worden aangetekend in de daarvoor aangewezen kolommen.

Aan de hand van de aldus verzamelde feiten wordt beoordeeld, of belanghebbende voldoet aan de in artikel 15 onder I, gestelde eisen. Is dit niet het geval, dan wordt hij afgekeurd. Bestaat twijfel ten aanzien van de verschijnselen, van hun betekenis, of van de beoordeling van de feiten, dan verwijst men hem naar een scheidsrechter-oogheelkundige.

§ 5. Onderzoek van machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen, bij volgende keuringen na voltooiing van het één en veertigste jaar.

Het onderzoek wordt verricht volgens de methoden, welke in § 1 voor de keuring van kapiteins en stuurlieden zijn voorgeschreven en voor zover niet nader omschreven, volgens methoden, als naar de stand van de wetenschap vereist.

De resultaten van het onderzoek worden aangetekend in de daarvoor aangewezen kolommen.

Aan de hand van de aldus verzamelde feiten wordt beoordeeld, of belanghebbende voldoet aan de in artikel 15, onder II gestelde eisen. Is dit niet het geval, dan wordt hij afgekeurd. Bestaat twijfel ten aanzien van de verschijnselen, van hun betekenis, of van de beoordeling van de feiten, dan verwijst men hem naar een scheidsrechter-oogheelkundige.

HOOFDSTUK III

Keuringen van het gehoororgaan

Artikel 17

Eisen keuring gehoororgaan personen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar

Bij de keuringen van het gehoororgaan, bedoeld in de artikelen 1 en 2, gelden, zolang de belanghebbenden de leeftijd van één en veertig jaar nog niet hebben voltooid voor kapiteins, stuurlieden, machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk dan wel de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen, de volgende eisen:

(*a*) De gehoorscherpte moet zodanig zijn, dat fluisterend en van ter zijde gesproken woorden met elk oor afzonderlijk bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van vier meter goed kunnen worden verstaan en nagezegd, dan wel, dat voor zover het machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen, betreft, fluisterend en van ter zijde gesproken woorden met het ene oor, bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van ten minste twee meter en met het andere oor op een afstand van ten minste zes meter goed kunnen worden verstaan en nagezegd.

(*b*) Geen belangrijke afwijking mag aanwezig zijn in de toestand van de uitwendige gehoorgang, van het middenoor of van het inwendige oor, noch een etterige afscheiding uit het oor.

Bij voldoen aan de eisen wordt voor kapiteins en stuurlieden en aan niet-gediplomeerden aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen, een geneeskundige verklaring B6*a* afgegeven en aan machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen een geneeskundige verklaring B6*b*.

Artikel 18

Eisen keuring gehoororgaan personen na voltooiing van het één en veertigste jaar

Bij de keuringen van het gehoororgaan, bedoeld in de artikelen 1 en 2, gelden voor de categorieën van personen, genoemd in artikel 17, indien de belanghebbenden de leeftijd van één en veertig jaar hebben voltooid, de navolgende eisen:

(a) De gehoorscherpte moet zodanig zijn, dat fluisterend en van ter zijde gesproken woorden met elk oor afzonderlijk bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van drie meter goed kunnen worden verstaan en nagezegd, dan wel, dat voor zover het machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen, betreft, fluisterend en van ter zijde gesproken woorden met het ene oor, bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van ten minste één meter en met het andere oor op een afstand van ten minste vijf meter goed kunnen worden verstaan en nagezegd.

(*b*) Geen belangrijke afwijking mag aanwezig zijn in de toestand van de uitwendige gehoorgang, van het middenoor of van het inwendige oor, noch een etterige afscheiding uit het oor.

Bij voldoen aan de eisen wordt voor kapiteins, stuurlieden en niet-gediplomeerden aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen een geneeskundige verklaring B7*a* afgegeven. Voor machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen wordt een geneeskundige verklaring B7*b* afgegeven.

Artikel 19

Leidraad voor keuringen gehoororgaan bedoeld in artikel 4

1. Het onderzoek naar de gehoorscherpte met de fluisterspraak moet geschieden in een vertrek, zonder geruis, waarvan het wenselijk is, dat een afmeting ten minste 8 meter bedraagt.

De onderzoeker plaatst zich terzijde van het te onderzoeken oor, terwijl een helper(ster) met de wijsvinger van de ene hand het van de onderzoeker afgekeerde oor van de onderzochte afsluit door de tragus tegen de opening van de gehoorgang aan te drukken, terwijl hij (zij) de andere hand zo tegen de schedel van de onderzochte plaatst, dat deze wordt belet de onderzoeker te zien.

2. De fluisterwoorden moeten krachtig, echter niet overmatig, worden uitgesproken, na een gewone uitademing (met de zogenaamde reservelucht).

De onderzoeker moet als testwoorden isozonale en aequiïntense

éénlettergrepige woorden kiezen en wel in twee groepen, namelijk woorden van laag en van hoog toonkarakter. De onderzochte is verplicht de woorden te herhalen, ten bewijze dat hij deze heeft verstaan.

De testwoorden van laag toonkarakter zijn samengesteld uit de vocalen oo en oe en de medeklinkers m, n, r en w, als: oom, oor, moor, noor, room, worm, oer, moe, roem, roer. Deze woorden liggen in het lage gedeelte der spraakzône van de toonladder.

Door normale oren worden deze woorden in een geruisloos vertrek, op de bovengenoemde wijze gefluisterd, verstaan op een afstand van gemiddeld 6 meter.

De testwoorden van hoog toonkarakter zijn samengesteld uit de vocalen a en e en de medeklinkers s, sch en z als: aas, sas, esch, zes, zee.

Deze woorden, in het hoge gedeelte van de spraakzône gelegen, worden door normale oren verstaan op een afstand van 30 meter.

3. Beide groepen testwoorden worden, om het raden zoveel mogelijk te voorkomen, afgewisseld met willekeurig gekozen woorden, als telwoorden enzovoort; de gehoorafstand wordt echter uitsluitend vastgesteld voor de testwoorden.

Als maat van gehoorscherpte wordt het gemiddelde genomen van de afstand in meters voor beide groepen. Wordt bijvoorbeeld als grootste afstand, waarop de lage woorden nog juist worden verstaan, 2 meter gevonden en voor de hoge woorden 8 meter, dan bedraagt de gehoorscherpte $\frac{2 + 8}{2} = 5$ meter.

4. In de gevallen, waarbij de grootste afmeting van het vertrek, waarin het onderzoek plaats heeft, kleiner is dan de afstand, waarop de hoge woorden door de onderzochte nog werden verstaan en deze afstand moet worden bepaald ter verkrijging van een gemiddelde, kan men testwoorden van een gemengd toonkarakter, welke minder vérdragend zijn, kiezen.

Dergelijke woorden zijn samengesteld uit de vocalen i, u, ei (ij), ou en de medeklinkers t, k en f, als tik, kik, fut, kijf, kei, tuk, tuf, fout, kout.

Deze woorden worden door normale oren verstaan op een afstand van gemiddeld 14 meter. Reeds bij matige hardhorendheid worden deze woorden niet verder dan 6 meter verstaan. De gevonden gehoorafstand voor deze testwoorden geldt in deze gevallen als maat van de gehoorscherpte.

5. Zo enigszins mogelijk moet men echter de gehoorscherpte bepalen als gemiddelde van die voor de woorden met laag en die met hoog toonkarakter, omdat deze het gehele spraakgebied omvatten en daardoor een volledig en tevens differentieel diagnotisch beeld van de gehoorfunctie geven.

Bijlage XVIII

A 1
JAAR 19.........

Keuring van het gezichtsorgaan ingevolge de Schepenwet

Bij eerste keuring en bij alle keuringen vóór het bereiken van het één en veertigste jaar

DESKUNDIGE: ....

Volgnummer	Datum der keuring	Naam en voornamen van de gekeurde	Geboorteplaats en geboortedatum van de gekeurde	Kwaliteit waarvoor werd gekeurd	O...	Gezichtsveld	Gezichtsscherpte zonder glas	Refractie	Gezichtsscherpte met glas	Kleuren-onderscheidingsvermogen volgens de methode van: Stilling	Ishihara	Aanmerkingen zoals progress. gebreken	Conclusie	Ontvangen bedrag
					OO OR OL									
					OO OR OL									

A 2
JAAR 19.........

Keuring van het gehoororgaan ingevolge de Schepenwet

Bij eerste keuring en bij alle keuringen vóór het bereiken van het één en veertigste jaar

DESKUNDIGE: ....

Volgnummer	Datum der keuring	Naam en voornamen van de gekeurde	Geboorteplaats en geboortedatum van de gekeurde	Kwaliteit waarvoor werd gekeurd	Gehoorscherpte	AANMERKINGEN	Conclusie	Ontvangen bedrag
					OR OL			
					OR OL			
					OR OL			

Bijlage XVIII

A 3
JAAR 19..........

Keuring van het gezichtsorg… gevolge de Schepenwet

DESKUNDIGE:
....

Voor alle keuringen na voltooiing v… en veertigste jaar, uitgezonderd bij eerste keuring

Volgnummer	Datum der keuring	Naam en voornamen van de gekeurde	Geboorteplaats en geboortedatum van de gekeurde	Kwaliteit waarvoor werd gekeurd	[illegible]	Gezichtsveld	Gezichtsscherpte zonder glas	Refractie	Gezichtsscherpte met glas	Kleuren-onderscheidings-vermogen	Aanmerkingen	Conclusie	Ontvangen bedrag

A 4
JAAR 19..........

Keuring van het gehooror… gevolge de Schepenwet

DESKUNDIGE:
....

Voor alle keuringen na voltooiing v… en veertigste jaar, uitgezonderd bij eerste keuring

Volgnummer	Datum der keuring	Naam en voornamen van de gekeurde	Geboorteplaats en geboortedatum van de gekeurde	Kwaliteit waarvoor gekeurd	Gehoorscherpte	AANMERKINGEN	Conclusie	Ontvangen bedrag
					R			
					L			
					R			
					L			
					R			
					L			

B 1 GEZICHTSORGAAN

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [3])

Bij eerste keuring en bij alle keuringen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gezichtsorgaan van *kapiteins* en *stuurlieden.*

De ondergetekende .... verklaart heden

de heer ...., geboren ....

te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

1°. dat de belanghebbende uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen heeft;

2°. dat hij een onbeperkt gezichtsveld heeft op beide ogen;

3°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig, zonder corrigerende glazen, een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^5/_6$ en met elk oog afzonderlijk van ten minste $^5/_{10}$;

[1]) 4°. dat hij vrij is van meer dan $1^1/_2$ dioptrie manifeste hypermetropie aan beide ogen, dan wel aan één der ogen met een gezichtsscherpte van ten minste $^5/_6$ en van meer dan 2 dioptrieën aan het andere oog;

5°. dat hij vrij is van progressieve ooggebreken en normale pupilreacties heeft;

6°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig een normaal kleurenonderscheidingsvermogen heeft voor rood en groen en bij sluiten van een der ogen vrij is van centrale scotomen voor rood en groen;

7°. dat hij vrij is van verschijnselen, die het bestaan van dag- of nachtblindheid of lichtzinstoornissen doen vermoeden.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[2]) ...., ... 19.........

Ontvangen van de gekeurde:

als kapitein en als stuurman .... *f* 5,—

Deze verklaring moet door de gekeurde worden ondertekend in tegenwoordigheid van de deskundige, die de keuring heeft verricht.

[1]) Dit formulier is slechts geldig, indien is doorgehaald, hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is.

[2]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.

[3]) Z.O.Z.

GEZICHTSORGAAN

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [3])

Bij eerste keuring en bij alle keuringen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gezichtsorgaan van *niet-gediplomeerden* aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden de heer ...., geboren .... te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

1°. dat de belanghebbende uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen heeft;

2°. dat hij een onbeperkt gezichtsveld heeft op beide ogen;

[1]) 3°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig, zonder corrigerende glazen, een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^5/_{7,5}$ en met elk oog afzonderlijk van ten minste $^5/_{15}$ of wel van ten minste $^5/_{6,6}$ met beide ogen en ten minste $^5/_{20}$ met elk der ogen afzonderlijk;

[1]) 4°. dat hij vrij is van meer dan $2^1/_2$ dioptrie manifeste hypermetropie aan beide ogen dan wel aan één der ogen met een gezichtsscherpte van ten minste $^5/_{7,5}$ en van meer dan 3 dioptrieën aan het andere oog;

5°. dat hij vrij is van progressieve ooggebreken en normale pupilreacties heeft;

6°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig een normaal kleurenonderscheidingsvermogen heeft voor rood en groen en bij sluiten van een der ogen vrij is van centrale scotomen voor rood en groen;

7°. dat hij vrij is van verschijnselen, die het bestaan van dag- of nachtblindheid of lichtzinstoornissen doen vermoeden.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[2]) ...., ... 19........

Ontvangen van de gekeurde:

als niet-gediplomeerde .... *f* 4,—

[1]) Dit formulier is slechts geldig, indien is doorgehaald, hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is.

[2]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.

[3]) Z.O.Z.

B 3 GEZICHTSORGAAN

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [3])

Bij eerste keuring en bij alle keuringen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gezichtsorgaan van *machinisten, machinist-stokers* en *niet-gediplomeerden,* aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden

de heer ...., geboren ....

te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

1°. dat de belanghebbende uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen heeft;

2°. dat hij een onbeperkt gezichtsveld heeft op beide ogen;

[1]) 3°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig, zonder corrigerende glazen, een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^{5}/_{7,5}$ en met elk oog afzonderlijk van ten minste $^{5}/_{15}$ of wel van ten minste $^{5}/_{6,6}$ met één der ogen en ten minste $^{5}/_{20}$ met het andere oog;

4°. dat hij vrij is van progressieve ooggebreken en normale pupilreacties heeft.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[2]) ...., ... 19.......

Ontvangen van de gekeurde:

als machinist en machinist-stoker	*f* 5,—	[3])
als niet-gediplomeerde	*f* 4,—	

[1]) Dit formulier is slechts geldig, indien is doorgehaald, hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is.

[2]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.

[3]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.

[4]) Z.O.Z.

Deze verklaring moet door de gekeurde worden ondertekend in tegenwoordigheid van de deskundige, die de keuring heeft verricht.

3a GEZICHTSORGAAN

Moet in het bezit zijn van een bril met glazen,
rechts ...., links ....

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [4])

Bij alle keuringen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar, uitgezonderd bij eerste keuring.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gezichtsorgaan van *machinisten, machinist-stokers* en *niet-gediplomeerden,* aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden de heer ...., geboren .... te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

1°. dat de belanghebbende uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen heeft;

2°. dat hij een onbeperkt gezichtsveld heeft op beide ogen;

[1]) 3°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig, met corrigerende glazen, een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^{5}/_{7,5}$ en met elk oog afzonderlijk van ten minste $^{5}/_{15}$ of wel van ten minste $^{5}/_{6,6}$ met één der ogen en ten minste $^{5}/_{20}$ met het andere oog en dat hij vrij is van meer dan 3 dioptrieën manifeste hypermetropie;

4°. dat hij vrij is van progressieve ooggebreken en normale pupilreacties heeft.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[2]) ...., ... 19........

de deskundige, die de keuring heeft verricht.

Ontvangen van de gekeurde:

als machinist en machinist-stoker .... *f* 5,— }
als niet-gediplomeerde .... *f* 4,— } [3])

[1]) Dit formulier is slechts geldig, indien is doorgehaald, hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is.
[2]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.
[3]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.
[4]) Z.O.Z.

B 4 GEZICHTSORGAAN

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [5])

Voor alle keuringen na voltooiing van het één en veertigste jaar, uitgezonderd bij eerste keuring.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gezichtsorgaan van *kapiteins, stuurlieden* en *niet-gediplomeerden,* aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden de heer ...., geboren .... te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

[4]) 1°. dat de belanghebbende uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen heeft;

2°. dat hij op één der ogen een onbeperkt gezichtsveld heeft;

[1]) 3°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig, zonder corrigerende glazen, een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^5/_{10}$ en bij het zien met één der ogen van ten minste $^5/_{30}$, dan wel dat hij, een gezichtsscherpte van $^5/_{30}$ met één der ogen niet bereikende, of een oog missende, met het andere oog zonder een corrigerend glas ten minste een gezichtsscherpte van $^5/_{7,5}$ heeft;

[4]) 4°. dat hij vrij is van progressieve ooggebreken, die de vrees wettigen voor het aan beide zijden optreden daarvan of voor zodanige functievermindering, dat niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden onder 2°, 3° en 5°;

[4]) 5°. dat hij bij het zien met beide ogen een normaal kleurenonderscheidingsvermogen heeft voor rood en groen en bij sluiten van één der ogen vrij is van centrale scotomen voor rood en groen;

6°. dat hij vrij is van verschijnselen, die het bestaan van dag- of nachtblindheid of lichtzinstoornissen doen vermoeden.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[2]) ...., ... 19........

Ontvangen van de gekeurde:

als kapitein en als stuurman .... *f* 5,— }
als niet-gediplomeerde .... *f* 4,— } [3])

Deze verklaring moet door de gekeurde worden ondertekend in tegenwoordigheid van de deskundige, die de keuring heeft verricht.

[1]) Dit formulier is slechts geldig, indien is doorgehaald, hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is.

[2]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.

[3]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.

[4]) Voor een éénogige slaat het voorschrift op het overgebleven oog.

[5]) Z.O.Z.

AFBEELDING 5

OOSTZEE
1 NOV. TOT 31 MAART (WINTER)
1 APRIL TOT 31 OCT. (ZOMER)

PAR. 60° N.
BERGEN

PERIODIEK WINTER GEBIED
16 OCT. TOT 15 APRIL (WINTER)
16 APRIL TOT 15 OCT. (ZOMER)

MER. 50° W.
MER. 15° W.
PAR. 45° N.
1 NOV. TOT 31 MAART (WINTER)
1 APRIL TOT 31 OCT. (ZOMER)

PERIODIEK WINTER GEBIED
16 OCT. TOT 15 APRIL (WINTER)
16 APRIL TOT 15 OCT. (ZOMER)

PAR. 50° N.
PAR. 35° N.
PAR. 35° N.
MER. 150° W.

JAPANSE ZEE
1 DEC. TOT 28/29 FEBR. (WINTER)
1 MRT. TOT 30 NOV. (ZOMER)

PAR. 50° N.
PERIODIEK WINTER GEBIED
16 OCT. TOT 15 APRIL (WINTER)
16 APRIL TOT 15 OCT. (ZOMER)

PERIODIEK TROPISCH GEBIED
1 MRT. TOT 30 JUNI EN 1 - TOT 30 NOV. (TROPISCH)
1 JULI TOT 31 OCT. EN 1 DEC. TOT 28/29 FEBR. (ZOMER)

PAR. 36° N.
TARIFA

MIDDELLANDSE EN ZWARTE ZEE
16 DEC. TOT 15 MRT. (WINTER)
16 MRT. TOT 15 DEC. (ZOMER)

PERZISCHE GOLF
TROPISCH GEBIED

ARABISCHE ZEE
(T. N.V. PAR. 24° N.)
1 AUG. TOT 20 MEI (TROPISCH)
21 MEI TOT 31 JULI (ZOMER)

CHINESE ZEE
21 JAN. TOT 31 APRIL (TROPISCH)
1 MEI TOT 20 JAN. (ZOMER)

FUSEN
PAR. 35° N.
YOKOHAMA
PAR. 35° N.

ZOMER GEBIED
PAR. 30° N.
MER. 120° W.

ZOMER GEBIED
PORT SAID
MER. 59° O.
PAR. 24° N.
KARACHI

GOLF v. BENGALEN
16 DEC. TOT 15 APRIL (TROPISCH)
16 APRIL TOT 15 DEC. (ZOMER)

HONGKONG
ZOMER GEBIED
PAR. 25° N.
PERIODIEK TROPISCH GEBIED
1 APRIL TOT 31 OCT. (TROPISCH)
1 NOV. TOT 31 MAART (ZOMER)
MER. 160° O.
PAR. 13° N.

PAR. 25° N.
PERIODIEK TROPISCH GEBIED
1 APRIL TOT 31 OCT. (TROPISCH)
1 NOV. TOT 31 MRT. (ZOMER)
PAR. 13° N.
MER. 130° W.

K. SAN ANTONIO
K. CATOCHE
PAR. 20° N.
PERIODIEK TROPISCH GEBIED
1 NOV. TOT 15 JULI (TROPISCH)
16 JULI TOT 31 OCT. (ZOMER)
PAR. 10° N.

PAR. 13° N.
MER. 105° W.

RODE ZEE
TROPISCH GEBIED

ADEN
MER. 45° O.
BERBERA

ARABISCHE ZEE
(Z. Z.N. PAR. 24° N.)
1 OCT. TOT 20 MEI EN 16 SEPT. TOT 15 OCT. (TROPISCH)
21 MEI TOT 15 SEPT. EN 16 OCT. TOT 30 NOV. (ZOMER)
PAR. 8° N.

SAIGON
SOAL
PAR. 10° N.
MER. 145° O.

TROPISCH GEBIED

TROPISCH GEBIED

TROPISCH GEBIED

TROPISCH GEBIED

PAR. 10° Z.
PAR. 10° Z.
MER. 110° O.
MER. 50° O.
C. WESSEL
C. YORK
PORT DARWIN
PAR. 11° Z.

PERIODIEK TROPISCH GEBIED
1 APRIL TOT 30 NOV. (TROPISCH)
1 DEC. TOT 31 MAART (ZOMER)
PAR. 20° Z.

PAR. 11° Z.
PERIODIEK TROPISCH GEBIED
1 MRT. TOT 30 NOV. (TROPISCH)
1 DEC. TOT 28/29 FEBR. (ZOMER)
MER. 150° W.
PAR. 20° Z.

PAR. 20° Z.
STEENBOKSKEERKRING
RIO DE JANEIRO
WALFISCH B.

ZOMER GEBIED

ZOMER GEBIED

ZOMER GEBIED

ZOMER GEBIED

PAR. 26° Z.
MER. 75° W.
COQUIMBO
PAR. 30° Z.
VALPARAISO

DURBAN
PAR. 30° Z.
KAAPSTAD


PAR. 33° Z.
MER. 170° W.
PAR. 33° Z.
PAR. 34° Z.

PAR. 34° Z.
MER. 50° W.
PAR. 40° Z.
MER. 56° W.

PAR. 35° Z.
K. LEEUWIN
K. ARID
K. GRIM
K. EDDYSTONE
MER. 170° O.
K. SAUNDERS

PERIODIEK WINTER GEBIED
16 APRIL TOT 15 OCTOBER (WINTER)
16 OCTOBER TOT 15 APRIL (ZOMER)

WESTER LENGTE
OOSTER LENGTE



Moet in het bezit zijn van een bril met glazen,
rechts: ...., links: ....

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [3])

Bij alle keuringen na voltooiing van het één en veertigste jaar, uitgezonderd bij eerste keuring.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gezichtsorgaan van *kapiteins, stuurlieden* en *niet-gediplomeerden,* aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden de heer ...., geboren .... te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

1°. dat de belanghebbende uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen heeft;

2°. dat hij op één der ogen een onbeperkt gezichtsveld heeft;

3°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^{5}/_{10}$, waarbij hij met glazen een gezichtsscherpte van ten minste $^{5}/_{7,5}$ heeft;

4°. dat hij vrij is van progressieve ooggebreken, die de vrees wettigen voor het aan beide zijden optreden daarvan of voor zodanige functievermindering, dat niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden onder 2°, 3° en 5°.

5°. dat hij bij het zien met beide ogen een normaal kleurenonderscheidingsvermogen heeft voor rood en groen en bij sluiten van één der ogen vrij is van centrale scotomen voor rood en groen;

6°. dat hij vrij is van verschijnselen, die het bestaan van dag- of nachtblindheid of lichtzinstoornissen doen vermoeden.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[1]) ...., ... 19..........

Ontvangen van de gekeurde:

als kapitein en als stuurman .... ƒ 5,— }
als niet-gediplomeerde .... ƒ 4,— } [2])

[1]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.

[2]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.

[3]) Z.O.Z.

B 5

GEZICHTSORGAAN

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [5])

Voor alle keuringen na voltooiing van het één en veertigste jaar, uitgezonderd bij eerste keuring.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gezichtsorgaan van *machinisten, machinist-stokers* en *niet-gediplomeerden,* aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden de heer ...., geboren .... te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

[4]) 1°. dat de belanghebbende uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen heeft;

2°. dat hij op één der ogen een onbeperkt gezichtsveld heeft;

[1]) 3°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig, zonder corrigerende glazen, een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^5/_{15}$ en bij het zien met elk oog afzonderlijk van ten minste $^5/_{30}$, dan wel dat hij met één der ogen $^5/_{30}$ niet bereikende, of één der ogen missende, met het andere oog een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^5/_{10}$;

[4]) 4°. dat hij vrij is van progressieve ooggebreken, die de vrees wettigen voor het aan beide zijden optreden daarvan of voor zodanige functievermindering, dat niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden onder 2° en 3°.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[2]) ...., ... 19......

Ontvangen van de gekeurde:

als machinist en machinist-stoker .... *f* 5,— } [3])
als niet-gediplomeerde .... *f* 4,— }

Deze verklaring moet door de gekeurde worden ondertekend in tegenwoordigheid van de deskundige, die de keuring heeft verricht.

[1]) Dit formulier is slechts geldig, indien is doorgehaald, hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is.
[2]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.
[3]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.
[4]) Voor een éénogige slaat het voorschrift op het overgebleven oog.
[5]) Z.O.Z.

GEZICHTSORGAAN

Moet in het bezit zijn van een bril met glazen,
rechts: ...., links: ....

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [4])

Voor alle keuringen na voltooiing van het één en veertigste jaar, uitgezonderd bij eerste keuring.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gezichtsorgaan van *machinisten, machinist-stokers* en *niet-gediplomeerden*, aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden de heer ...., geboren .... te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

1°. dat de belanghebbende uitwendig gezonde ogen, oogomgeving en hulporganen heeft;

2°. dat hij op één der ogen een onbeperkt gezichtsveld heeft;

[1]) 3°. dat hij bij het zien met beide ogen gelijktijdig, met corrigerende glazen, een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^{5}/_{15}$ en bij het zien met elk oog afzonderlijk van ten minste $^{5}/_{30}$, dan wel dat hij met één der ogen $^{5}/_{30}$ niet bereikende, met het andere oog een gezichtsscherpte heeft van ten minste $^{5}/_{10}$;

4°. dat hij vrij is van progressieve ooggebreken, die de vrees wettigen voor het aan beide zijden optreden daarvan of voor zodanige functievermindering, dat niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden onder 2°. en 3°.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[2]) ...., ... 19..........

Ontvangen van de gekeurde:

als machinist en machinist-stoker .... *f* 5,— }
als niet-gediplomeerde .... *f* 4,— } [3])

[1]) Dit formulier is slechts geldig, indien is doorgehaald, hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is.
[2]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.
[3]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.
[4]) Z.O.Z

B 6a GEHOORORGAAN

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [3])

Bij eerste keuring en bij alle keuringen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gehoororgaan van *kapiteins, stuurlieden* en *niet-gediplomeerden,* aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden

de heer ...., geboren ....

te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

1°. dat de belanghebbende een zodanige gehoorscherpte heeft, dat hij fluisterend en van ter zijde gesproken woorden met elk oor afzonderlijk, bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van 4 meter goed kan verstaan en nazeggen;

2°. dat bij hem geen belangrijke afwijking aanwezig is in de toestand van de uitwendige gehoorgang, van het middenoor of van het inwendige oor, noch een etterige afscheiding uit het oor.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[1]) ...., ... 19........

Ontvangen van de gekeurde:

als kapitein en stuurman .... *f* 5,— } [2])
als niet-gediplomeerde .... *f* 4,— }

Deze verklaring moet door de gekeurde worden ondertekend in tegenwoordigheid van de deskundige, die de keuring heeft verricht.

[1]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.
[2]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.
[3]) Z.O.Z.

GEHOORORGAAN

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [4])

Bij eerste keuring en bij alle keuringen vóór voltooiing van het één en veertigste jaar.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gehoororgaan van *machinisten, machinist-stokers* en *niet-gediplomeerden,* aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden de heer ...., geboren .... te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

[1]) 1°. *a.* dat de belanghebbende een zodanige gehoorscherpte heeft, dat hij fluisterend en van terzijde gesproken woorden met elk oor afzonderlijk, bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van 4 meter goed kan verstaan en nazeggen, of

b. dat de belanghebbende een zodanige gehoorscherpte heeft, dat hij fluisterend en van terzijde gesproken woorden met het ene oor, bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van ten minste 2 meter en met het andere oor op een afstand van ten minste 6 meter goed kan verstaan en nazeggen;

2°. dat bij hem geen belangrijke afwijking aanwezig is in de toestand van de uitwendige gehoorgang, van het middenoor of van het inwendige oor, noch een etterige afscheiding uit het oor.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[2]) ...., ... 19........

Ontvangen van de gekeurde:

als machinist en machinist-stoker .... *f* 5,— } [3])
als niet-gediplomeerde .... *f* 4,— }

[1]) Dit formulier is slechts geldig, indien is doorgehaald, hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is.
[2]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.
[3]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.
[4]) Z.O.Z.

B 7a GEHOORORGAAN

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [3])

Voor alle keuringen na voltooiing van het één en veertigste jaar, uitgezonderd bij eerste keuring.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gehoororgaan van *kapiteins, stuurlieden* en *niet-gediplomeerden*, aan wie de wacht aan dek of het houden van uitkijk kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden

de heer ...., geboren ....

te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

1°. dat de belanghebbende een zodanige gehoorscherpte heeft, dat hij fluisterend en van ter zijde gesproken woorden met elk oor afzonderlijk, bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van 3 meter goed kan verstaan en nazeggen;

2°. dat bij hem geen belangrijke afwijking aanwezig is in de toestand van de uitwendige gehoorgang, van het middenoor of van het inwendige oor, noch een etterige afscheiding uit het oor.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[1]) ...., ... 19.........

Ontvangen van de gekeurde:

als kapitein en stuurman .... ƒ 5,— } [2])
als niet-gediplomeerde .... ƒ 4,— }

Deze verklaring moet door de gekeurde worden ondertekend in tegenwoordigheid van de deskundige, die de keuring heeft verricht.

[1]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.
[2]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.
[3]) Z.O.Z.

b GEHOORORGAAN

Deze verklaring is geldig tot 2 jaar na de datum van afgifte. [4])

Voor alle keuringen na voltooiing van het één en veertigste jaar, uitgezonderd bij eerste keuring.

GENEESKUNDIGE VERKLARING

betreffende het gehoororgaan van *machinisten, machinist-stokers* en *niet-gediplomeerden,* aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen.

De ondergetekende .... verklaart heden

de heer ...., geboren ....

te ...., te hebben onderzocht en te hebben bevonden:

[1]) 1°. *a.* dat de belanghebbende een zodanige gehoorscherpte heeft, dat hij fluisterend en van terzijde gesproken woorden met elk oor afzonderlijk, bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van 3 meter, goed kan verstaan en nazeggen, of

b. dat de belanghebbende een zodanige gehoorscherpte heeft, dat hij fluisterend en van terzijde gesproken woorden met het ene oor, bij afsluiting van het andere oor, op een afstand van ten minste 1 meter en met het andere oor op een afstand van ten minste 5 meter goed kan verstaan en nazeggen;

2°. dat bij hem geen belangrijke afwijking aanwezig is in de toestand van de uitwendige gehoorgang, van het middenoor of van het inwendige oor, noch een etterige afscheiding uit het oor.

(Eisen, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1952 *Staatsblad* No. .)

Handtekening van de gekeurde:	De door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen deskundige:
....	....

[2]) ...., ... 19..........

Ontvangen van de gekeurde:

als machinist en machinist-stoker .... *f* 5,— } [3])
als niet-gediplomeerde .... *f* 4,— }

[1]) Dit formulier is slechts geldig, indien is doorgehaald, hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is.
[2]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.
[3]) Doorhalen hetgeen niet op de gekeurde van toepassing is en hetgeen niet in rekening wordt gebracht.
[4]) Z.O.Z.

De voorgaande modellen B zijn alle aan de achterkant voorzien van de hiernavolgende verklaringen:

Verlengd tot 4 jaar na de datum van afgifte.

De geneeskundige, bedoeld in artikel 31 van het Schepelingenbesluit:

[1])

....,...............19.....

Verlengd tot 6 jaar na de datum van afgifte.

De geneeskundige, bedoeld in artikel 31 van het Schepelingenbesluit:

[1])

....,...............19.....

[1]) Datum en jaartal voluit geschreven in te vullen.

C.

VERWIJZINGSBILJET

betreffende de herkeuring van het gezichtsorgaan/gehoororgaan (Artikel 9, Bijlage XVIII van het Schepenbesluit)

De ondergetekende ....
verklaart, dat de heer ....
geboren .... te ....

door hem voor het gezichts-/gehoororgaan [1]) als
- kapitein, stuurman [1])
- uitkijk [1])
- machinist, enz. [1])
- voor alle rangen [1])

is afgekeurd en op heden wat dat orgaan betreft herkeuring door een scheidsrechter heeft verzocht.

Ondergetekende heeft de belanghebbende medegedeeld, dat hij herkeuring kan aanvragen, door dit biljet te zenden aan een der aangewezen scheidsrechters, die hem dan ter herkeuring zal oproepen.

De aangewezen deskundige,

...., ... 19........

[1]) Doorhalen wat niet van toepassing is.

D

Keuringen-Schepenwet

...., ... 19.....

BERICHT VAN AFKEURING

De ondergetekende ....
verklaart, dat de heer ....
geboren .... te ....
door hem voor het gezichts-gehoororgaan [1]) is afgekeurd
als *kapitein, stuurman.*[1])
als *uitkijk.*[1])
als *machinist, enz.*[1])
voor *alle rangen.* [1])

....
(Handtekening)

DIENST

Ministerie van
Verkeer en Waterstaat

BRIEFKAART

Aan de Heer
INSPECTEUR-GENERAAL
VOOR DE SCHEEPVAART

BANKASTRAAT 129
te
'S-GRAVENHAGE

No. 826

Inspecteur-Generaal
voor de Scheepvaart

[1]) Doorhalen wat niet van toepassing is.

BIJLAGE XIX

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET VERVOER VAN DIEREN

Algemene bepalingen

Artikel 1

Omschrijvingen

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder
dieren: paarden, rundvee, varkens, schapen en geiten.
Inspecteur van de Veeartsenijkundige Dienst: de Inspecteur, districtshoofd van de Veeartsenijkundige Dienst, in wiens district de haven, waar het vervoer van dieren aanvangt, is gelegen.
stallen: hokken, boxen, stallen e.d., waarin de dieren worden vervoerd.

Vervoer anders dan als deklading

Artikel 2

Dierenvervoercertificaat

1. Het vervoer van dieren, anders dan als deklading, van een Nederlandse haven of van een haven van de Nederlandse Antillen uit mag niet geschieden, tenzij voor het schip een dierenvervoercertificaat voor de te ondernemen reis is afgegeven.
2. Het dierenvervoercertificaat wordt slechts afgegeven, nadat is gebleken, dat wordt voldaan aan de in deze bijlage gegeven voorschriften.
3. Op het dierenvervoercertificaat wordt vermeld het maximum aantal paarden, runderen, varkens, schapen of geiten, dat op de te ondernemen reis mag worden vervoerd, zomede het aantal plaatsen, dat ingevolge het bepaalde in artikel 5, lid 2, beschikbaar moet worden gehouden.
4. De aanvraag tot het verkrijgen van een dierenvervoercertificaat moet schriftelijk door de eigenaar tot het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden gericht.
5. De eerste aanvraag tot het verkrijgen van een dierenvervoercertificaat moet vergezeld gaan van de blijkens deze voorschriften voor de contrôle nodige tekeningen en gegevens betreffende de inrichting en uitrusting van het schip, alsmede die der te ondernemen reis.
6. Elke verdere aanvraag tot het verkrijgen van een dierenvervoercertificaat moet melding maken van de eventuele wijziging in de gegevens betreffende het schip sedert de eerste aanvraag en van de dan te ondernemen reis.
7. Het dierenvervoercertificaat wordt afgegeven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, nadat aan de daartoe aangewezen ambtenaren is gebleken, dat voldaan is aan de voorschriften van deze bijlage.

Artikel 3

Verzorging, plaatsing en onderbrenging van dieren

1. Elk dier moet voldoende ruimte hebben om het in staat te stellen te drinken, te eten en te rusten gedurende de reis.

2. Paarden en rundvee moeten steeds dwarsscheeps worden geplaatst.

3. Dieren mogen niet worden vervoerd in stallen, welke op luiken zijn geplaatst, tenzij afdoende voorzieningen zijn getroffen om te beletten, dat water, urine en andere afvalstoffen, door deze luiken in onderligggende ruimten zouden komen.

4. De constructie, inrichting en afwerking van de stallen, alsmede de materialen, waarvan deze zijn vervaardigd, moeten door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd.

Artikel 4

Ruimte voor dieren

1. De dieren moeten worden geplaatst in stallen van de volgende afmetingen:

Voor paarden:
Breed ten hoogste 0,85 m en ten minste 0,70 m.
Diep ten hoogste 2,45 m en ten minste 2,15 m.
Hoog ten minste 2,10 m, doch althans 0,50 m boven schofthoogte.

Voor koudbloedpaarden en volwassen rundvee:
Breed ten hoogste 3,35 m en ten minste 0,90 m.
Diep ten hoogste 2,75 m en ten minste 2,45 m.
Hoog voor koudbloedpaarden ten minste 2,10 m, doch althans 0,50 m boven schofthoogte; voor volwassen rundvee ten minste 1,80 m.

Voor niet volwassen rundvee:
Breed ten hoogste 3,35 m en ten minste 0,70 m.
Diep ten hoogste 2,75 m en ten minste 1,80 m.
Hoog ten minste 1,60 m.
De in dit lid genoemde breedten worden langsscheeps en de diepten dwarsscheeps gemeten.

Voor varkens: een vloeroppervlakte van ten hoogste 6 m^2.

Voor schapen en geiten: een vloeroppervlakte van ten hoogste 15 m^2.

2. Met inachtneming van de hieronder als ten hoogste genoemde aantallen wordt voor elke reis bepaald, hoeveel dieren in één stal mogen worden geplaatst.

Warmbloedpaarden: 1.
Koudbloedpaarden: 4.
Rundvee van 400 kg levend gewicht en daarboven: 4.
Rundvee van minder dan 400 kg levend gewicht: 5.
Varkens: 4.
Schapen en geiten: 15.

Bij de bepaling van deze aantallen wordt er mede rekening gehouden, dat per dier ten minste de volgende breedte beschikbaar moet zijn:

Koudbloedpaarden en rundvee van 400 kg levend gewicht en daarboven: 0,75 m.

Koudbloedpaarden en rundvee van minder dan 400 kg levend gewicht: 0,60 m.

Wanneer één volwassen rund in één stal wordt vervoerd, moet de beschikbare breedte ten minste 0,90 m zijn; voor een niet volwassen rund kan in dat geval met ten minste 0,70 m worden volstaan.

Elke stier moet steeds in een afzonderlijke stal worden geplaatst. De stallen voor stieren mogen, in afwijking van bovenstaande algemeen gestelde maten voor volwassen rundvee, zonodig een diepte van ten hoogste 3.00 m hebben.

Bij de bepaling van de aantallen rundvee moet verder in acht worden genomen, dat voor zwaar melkvee en voor drachtig vee extra ruimte beschikbaar moet zijn.

Tevens moet bij de vaststelling van het aantal dieren, dat in stallen mag worden geplaatst, de reisduur en de bestemming der te vervoeren dieren in aanmerking worden genomen.

Artikel 5

Vervoer van drachtig rundvee

1. Drachtig rundvee, waarvan het afkalven tijdens de voorgenomen reis waarschijnlijk moet worden geacht, moet zodanig worden gestald, dat het te allen tijde mogelijk is, voldoende ruimte voor het afkalven gemakkelijk beschikbaar te maken.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bepaalt het aantal plaatsen, dat beschikbaar moet gehouden worden voor rundvee, dat tijdens de te ondernemen reis waarschijnlijk zal afkalven en maakt hiervan een aantekening op het dierenvervoercertificaat.

Artikel 6

Luchtverversing

1. Elk ruim, waarin dieren worden vervoerd, moet zijn voorzien van een goede natuurlijke en kunstmatige ventilatie, waardoor onder alle weersomstandigheden de aanvoer van zuurstofrijke buitenlucht en de afvoer van zuurstofarme stallucht verzekerd zijn.

2. Daartoe moeten doelmatige, werktuiglijk bewogen waaiers worden aangebracht, welke zo nodig zowel lucht in het ruim kunnen persen, als lucht uit het ruim kunnen afzuigen.

De capaciteit van de ventilatoren moet zo groot zijn, dat onder alle weersomstandigheden voor elk volwassen paard en rund ten minste 70 m³ verse lucht per uur beschikbaar zijn.

Bovendien moet voor elk ruim, waarin dieren worden vervoerd, ten minste één koelzeil aanwezig zijn.

3. In de ruimen mogen geen dieren worden geplaatst op meer dan 3 meter afstand van de uitmondingen van op de ventilatoren aangesloten luchtleidingen.

4. In overdekte en ingesloten ruimten, waarin dieren worden vervoerd, moet aan boord van stoomschepen ter hoogte van de stookplaatsen en van de machinekamer tussen de ketelkoelkast, de machinekamerschacht en de beschieting van de stalruimten een isolerende luchtlaag aanwezig zijn van ten minste 0,075 m dikte.

Artikel 7

Verlichting

Alle ingesloten dekken, waar dieren over worden geleid, of waarop deze in stallen zijn ondergebracht, moeten van een electrische verlichting zijn voorzien. De lichtpunten moeten op onderlinge afstanden van ten hoogste 6 m zijn aangebracht. In elk lichtpunt moet een lamp van ten minste 40 Watt zijn geplaatst.

Artikel 8

Gangpaden

1. Tussen elke twee rijen dieren en bij elke enkele rij moet een langsscheeps gangpad worden vrijgehouden, zodat een goede verzorging van de dieren onder alle weersomstandigheden mogelijk is. Daartoe moeten deze gangpaden een breedte van ten minste 0,75 m hebben en steeds vrij worden gehouden. In het uiterste voor- en achterschip en daar, waar constructiedelen over een lengte van niet meer dan 1 m in het gangpad uitsteken, mag deze breedte tot 0,45 m afnemen.

2. Twee of meer langsscheepse gangpaden in één ruimte moeten door ten minste één dwarsscheeps pad van ten minste 0,50 m breedte zijn verbonden.

Artikel 9

Afvoer

Doeltreffende voorzieningen moeten zijn getroffen voor de afvoer van urine en water van alle dekken, waarop dieren worden vervoerd. Daartoe moeten voldoende spuikleppen, spuigaten of afvoerpijpen aanwezig zijn.

Steeds moet de vrije toegang tot deze spuikleppen, spuigaten en afvoerpijpen verzekerd zijn.

Afvoerpijpen naar de bilges moeten zijn voorzien van een rooster of korf, waardoor stro, hooi en andere vaste stoffen worden tegengehouden.

Artikel 10

Drinkwater, voer en ligmateriaal

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat het schip bevoorraad is met een hoeveelheid drinkwater, voldoende voor het drenken van de dieren gedurende de te ondernemen reis; hij is tevens verplicht zich te vergewissen, dat de afzender voldoende voer aan boord heeft gebracht voor het voeren van de dieren gedurende de te ondernemen reis.

In verband met de mogelijkheid van onvoorziene vertraging tijdens de reis door slecht weer of andere oorzaken, moet ten minste 10 % van het te berekenen verbruik extra worden mede genomen voor reizen van één week of van langer duur en ten minste 20 % voor

reizen van korter duur. Bij de beoordeling of de hoeveelheid drinkwater voldoende is, mag rekening worden gehouden met de mogelijkheid van aanvulling gedurende de reis, eventueel door distilleren. Bij de beoordeling of de hoeveelheid voer voldoende is, mag rekening worden gehouden met de mogelijkheid van aanvulling gedurende de reis. Goede, waterdicht afgedekte berging moet aan boord beschikbaar zijn voor het voer.

Het drenken en voeren moet op voor de dieren gemakkelijke wijze geschieden.

De dieren moeten ten minste 's morgens en 's avonds worden gedrenkt en gevoerd.

2. De drinkwatervoorziening moet zodanig zijn uitgevoerd, dat onder alle weersomstandigheden op elke plaats, waar dieren zijn ondergebracht, voldoende vers drinkwater beschikbaar is. Voor het drenken van de dieren moet een voorraad vers drinkwater beschikbaar zijn, voldoende om elk paard of rund gemiddeld 50 liter per etmaal, elk varken, schaap of elke geit gemiddeld 10 liter per etmaal te geven.

3. Het voer moet zodanig zijn geborgen, dat onder alle weersomstandigheden op elke plaats, waar dieren zijn ondergebracht, voldoende voer beschikbaar is. Voor het voeren van de dieren moet een voorraad voedsel beschikbaar zijn, voldoende om elk paard of volwassen rund gemiddeld 10 kg hooi per etmaal, elk niet volwassen rund 6 kg hooi per etmaal, elk kalf jonger dan 3 maanden gemiddeld 1 kg meelvoer of ¼ kg volle melkpoeder, elk varken gemiddeld 2 kg meelvoer, en elk schaap of elke geit gemiddeld 2 kg hooi per etmaal te geven.

4. Aan boord moet een voorraad stro of ander doeltreffend ligmateriaal aanwezig zijn, voldoende voor de ligging van de dieren in de stallen, gedurende de reis.

Artikel 11

Vastmaken der dieren

1. Paarden en rundvee, horenloos of niet, moeten gedurende het vervoer met de hoofden goed vastgebonden worden, op zodanige wijze, dat geen onnodig leed of onnodige kwelling wordt veroorzaakt. Voor het vastmaken van paarden en rundvee moeten sterke zachte halsters worden gebruikt. De kapitein kan van het voorschrift tot vastmaken afwijken, indien de omstandigheden zulks noodzakelijk maken.

2. Stieren mogen niet aan de neusring worden vastgemaakt op zodanige wijze, dat bij plaatsing in een stal het trekken aan het halstertouw wordt overgebracht op de neusring.

3. De achterijzers van éénhoevige dieren moeten vóór de reis worden afgenomen.

Artikel 12

Oppassers

1. De afzender moet er voor zorg dragen, dat een aantal terzake kundige, zo mogelijk bevaren oppassers, die belast zijn met de verzorging van de dieren gedurende de reis aan boord zijn en wel voor paarden en voor rundvee ten minste één op dertig stuks, voor varkens, schapen en geiten ten minste één op honderd stuks.

2. Indien geen volle aantallen, als in lid 1 genoemd, of veelvouden daarvan worden vervoerd, mag één oppasser met de verzorging van ten hoogste 35 paarden of stuks rundvee worden belast, dan wel met de verzorging van ten hoogste 120 varkens, schapen of geiten.

3. (a) Bij een transport van ten minste 150 stuks paarden of rundvee moet de afzender tevens een ploegbaas medegeven, die verantwoordelijk is voor de wijze, waarop de oppassers hun taak uitoefenen en voor de goede verzorging van de dieren in het algemeen.

(b) Bij een transport van minder dan 150 stuks paarden of rundvee moet de afzender één der oppassers aanwijzen, die naast zijn taak bij de verzorging van de dieren ook met de functie van ploegbaas is belast.

4. Bij het vervoer van melkkoeien en verse koeien moet op elke 15 koeien een vakbekwame melker aanwezig zijn. Bij het vervoer van drachtig rundvee moeten onder de oppassers steeds enige vakbekwame melkers aanwezig zijn.

5. Indien een zending dieren bestaat uit ten hoogste 5 paarden of 10 stuks rundvee of 15 varkens of 30 schapen of geiten, kan de verzorging, in afwijking van het hierboven bepaalde, worden opgedragen aan leden van de bemanning van het schip, wanneer zulks naar het oordeel van de kapitein geen bezwaar oplevert.

6. De verzorging van dieren, waarvan verwacht kan worden, dat zij tijdens de reis zullen werpen, valt nimmer onder de afwijking in lid 5 bedoeld.

7. De oppassers mogen niet in de stalruimten worden gehuisvest. Hun zal huisvesting en voeding worden verstrekt door de vervoerder onder de voorwaarden, overeengekomen tussen de afzender en de vervoerder.

Artikel 13

Reiniging en ontsmetting

Alle afdelingen van het schip, bestemd voor het vervoer van dieren, moeten vóór de inscheping grondig worden schoongemaakt en ontsmet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Tijdens de reis moeten alle stallen, waarin dieren worden vervoerd, geregeld worden gereinigd. In de tropen moeten de stallen ten minste tweemaal per etmaal worden gereinigd.

Artikel 14

Inscheping

1. Dieren mogen alleen worden ingescheept na goedkeuring door de Inspecteur van de Veeartsenijkundige Dienst voor de te ondernemen reis en na goedkeuring voor export.

2. Gedurende de inscheping is de kapitein verplicht zorg te dragen, dat het aantal en de soort dieren, dat in de stallen wordt gebracht niet het aantal overschrijdt, dat overeenkomstig deze regeling door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor de verschillende stallen werd bepaald.

3. Bij de inscheping moeten maatregelen worden genomen, dat de dieren niet kunnen uitglijden op loopplanken, loopbruggen, in doorgangen enz. van het schip, waarover en waardoor zij worden geleid.

Artikel 15

Apotheek

Op elk schip, waarmede dieren worden vervoerd, moet een beperkte hoeveelheid medicamenten en hulpmiddelen aan boord zijn, welke voor de te ondernemen reis noodzakelijk kan worden geacht.

Artikel 16

Instrumenten voor het doden van dieren

Op elk schip, waarmede dieren worden vervoerd, moet een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd schietmasker dan wel een pistool of revolver met een kaliber van ten minste 7,65 mm met bijbehorende munitie aanwezig zijn. Tevens moet op elk schip, waarmede dieren worden vervoerd, een scherp mes met aanzetstaal aanwezig zijn voor het verrichten van de halssnede.

Artikel 17

Reserve plaatsen

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bepaalt voor elk dierentransport het aantal stallen, dat beschikbaar moet worden gehouden voor zieke of gekwetste dieren.

Vervoer als deklading

Artikel 18

Geldende bepalingen

Bij het vervoer van dieren als deklading gelden de voorschriften voor het vervoer, anders dan als deklading, welke zijn opgenomen in de artikelen 3, 4, 5, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 en 17.

Artikel 19

Bescherming van dieren

De kapitein van een schip, dat dieren als deklading vervoert, is verplicht voor de aanvang van de reis de plaats en het aantal van de te vervoeren dieren te bepalen in verband met het jaargetijde, de te bevaren route en de diepgang van het schip.

Artikel 20

Verlichting

Op de plaatsen, waar de dieren in hun stallen worden vervoerd, moet voor een goede dekverlichting worden zorg gedragen.

BIJLAGE XX

SEINEN IN VERBAND MET DE VEILIGHEID VAN DE SCHEEPVAART

Artikel 1

Begin van elk sein

Alle berichten, geseind krachtens artikel 128 van het Schepenbesluit, moeten worden voorafgegaan door het veiligheidssein TTT gevolgd door een aanwijzing van de aard van het gevaar en wel aldus: TTT IJs; TTT Wrak; TTT Storm; TTT Scheepvaart.

Artikel 2

Wijze van seinen

1. Bij de te verstrekken inlichtingen is de tijd in alle gevallen de middelbare tijd Greenwich.

2. Bij het seinen van berichten omtrent ijs, wrakken en andere onmiddellijke gevaren voor de scheepvaart moeten worden vermeld:

(a) de aard van het ijs, wrak of gevaar, dat is waargenomen;

(b) de plaats, waar het ijs, wrak of gevaar het laatst werd waargenomen;

(c) datum en tijd, waarop elke waarneming werd gedaan.

3. Bij het seinen van berichten omtrent tropische stormen (orkanen in West-Indië, typhonen in de Chinese zeeën, cyclonen in de Indische zeeën en stormen van overeenkomstige aard in andere streken) moeten worden vermeld:

(a) Het ontmoeten van een tropische storm.
De verplichting tot mededeling moet ruim worden opgevat, zodat ook berichten moeten worden verzonden, indien er goede redenen zijn om te veronderstellen, dat een tropische storm in de nabijheid woedt.

(b) De meteorologische inlichtingen.
Aan de onder *(a)* bedoelde mededeling moet, voor zover mogelijk, met het oog op de grote waarde van juiste meteorologische gegevens om de positie en de richting van beweging van stormcentra te bepalen, toegevoegd worden:

(aa) de barometerstand in millibaren, Engelse duimen of millimeters met toevoeging „gecorrigeerd" of „niet-gecorrigeerd";

(bb) de verandering van de barometerstand gedurende de voorafgaande drie uren;

(cc) de ware windrichting;

(dd) de windkracht volgens de schaal van Beaufort;

(ee) de toestand van de zee (kabbelend, golvend, aanschietend, hoog);

(ff) de deining (laag, matig hoog, hoog) en de ware richting, waar zij vandaan komt. Periode of lengte van de deining (kort, matig lang, lang);

(gg) de ware koers en snelheid van het schip;

(c) Uur, datum en plaats van het schip;
De tijd in uur en datum en de plaats van het schip behoren te worden gegeven voor het ogenblik, waarop de medegedeelde meteorologische waarnemingen werden gedaan en niet voor het ogenblik, waarop het bericht gereed was, of verzonden werd.

(d) De latere waarnemingen.
Indien een kapitein mededeling heeft gedaan van een tropische storm is het gewenst, zolang het schip onder de invloed van de storm blijft, verdere waarnemingen te doen en deze door te geven met tussenpozen van zo mogelijk één uur, doch in elk geval niet langer dan drie uren.

Artikel 3

Als voorbeelden van mededelingen worden de navolgende telegrammen gegeven: **Voorbeelden**

(a) IJs.
TTT IJs. Grote berg gezien 4605 noord 4410 west te 0800 middelbare tijd Greenwich 15 Mei.

(b) Wrak.
TTT Wrak. Waargenomen wrak bijna onder water op 4006 noord 1243 west te 1630 middelbare tijd Greenwich 21 April.

(c) Gevaar voor de scheepvaart.
TTT Scheepvaart. Alpha lichtschip niet in station 1800 middelbare tijd Greenwich 3 Januari.

(d) Tropische storm.
TTT Storm. 0030 middelbare tijd Greenwich, 18 Augustus, 2204 N. 11354 O., Barometer gecorrigeerd 994 millibaren, verandering 6 millibaren dalende, wind NW, kracht 9, zware buien. Hoge Oostelijke deining, Koers 067, 5 zeemijlen.

TTT Storm. Voortekenen wijzen op naderende orkaan, 1300 middelbare tijd Greenwich, 14 September, 2200 N. 7236 W., Barometer gecorrigeerd 29.64 inches, verandering 015 dalende, Wind NO, kracht 8, veelvuldig regenbuien, Koers 035, 9 zeemijlen.

TTT Storm. Weersomstandigheden wijzen op vorming van een hevige cycloon 0200 middelbare tijd Greenwich, 4 Mei, 1620 N. 9203 O., Barometer niet-gecorrigeerd 753 millimeters, verandering 5 millimeters dalende, Wind Zuid ten Westen kracht 5, Koers 300, 8 zeemijlen.

TTT Storm. Typhoon in het Zuidoosten. 0300 middelbare tijd Greenwich, 12 Juni, 1812 N. 12605 O., snel dalende barometer, Wind aanwakkerend uit het Noorden.

BIJLAGE XXI

A. MODEL VAN HET RADIODAGBOEK (TELEGRAFIE)

Eerste bladzijde

RADIODAGBOEK (TELEGRAFIE)

van het zeeschip:

Rederij:

over het tijdvak 19 tot en met 19

Kapitein:

Tweede bladzijde

Het dagboek wordt bijgehouden ingevolge artikel 9 van de Schepenwet en met inachtneming van hetgeen daaromtrent in het Schepenbesluit is voorgeschreven.

In het dagboek moet aantekening worden gehouden van alle voorvallen met betrekking tot de radiodienst, welke van belang zijn voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

In het bijzonder moet daarin volledig worden vermeld alles wat het noodverkeer betreft, ongeacht of het schip zelf daaraan al dan niet deelneemt.

Voorts moeten in het dagboek worden aangetekend de tijden, gedurende welke luisterdienst is gehouden. Deze aantekeningen moeten door hen, die deze luisterdienst hebben verricht, worden ondertekend.

Derde bladzijde

Bezetting van het station

Naam, voorletters en kwaliteit		Certificaat als:
Radiotelegrafist, Chef van het station	Radiotelegrafist	

Op deze staat worden de namen van alle personen, die met de radiotelegraafdienst zijn belast, geplaatst.

Bij vertrek van boord wordt de naam van de betrokkene doorgehaald, terwijl nieuw aan boord gekomenen op deze staat worden vermeld.

Vierde en volgende bladzijden

RADIODAGBOEK (TELEGRAFIE)

bij te houden in middelbare tijd Greenwich

/s:

Rederij:

Varende in zône: van: naar:
(Bijl. 13 Radio-Reglement Atlantic City)

Datum	Tijd M.T.G.	Frequentie waarop werd		Stations waarmede gecorrespondeerd werd		Middag-bestek	Aantekeningen
		Ontvangen	Geseind	Naam	Roepnaam		

dag, 19 . dag, 19 .

De Kapitein, *De Chef van het station,*

B. MODEL VAN HET RADIODAGBOEK (TELEFONIE)

Eerste bladzijde

RADIODAGBOEK (TELEFONIE)

van het zeeschip:

Rederij:

over het tijdvak 19 tot en met 19

Kapitein:

Tweede bladzijde

Het dagboek wordt bijgehouden ingevolge artikel 9 van de Schepenwet en met inachtneming van hetgeen daaromtrent in het Schepenbesluit is voorgeschreven.

In het dagboek moet aantekening worden gehouden van alle voorvallen met betrekking tot de radiodienst, welke van belang zijn voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

In het bijzonder moet daarin volledig worden vermeld alles wat het noodverkeer betreft, ongeacht of het schip zelf daaraan al dan niet deelneemt.

Voorts moeten in het dagboek worden aangetekend de tijden, gedurende welke luisterdienst is gehouden. Deze aantekeningen moeten door hen, die deze luisterdienst hebben verricht, worden ondertekend.

Derde bladzijde

Bezetting van het station

Naam en voorletters:	Certificaat:

Op deze staat worden de namen van alle personen, die met de radiotelefoondienst zijn belast, geplaatst.

Bij vertrek van boord wordt de naam van de betrokkene doorgehaald, terwijl nieuw aan boord gekomenen op deze staat worden vermeld.

Vierde en volgende bladzijden

RADIODAGBOEK (TELEFONIE)

bij te houden in middelbare tijd Greenwich

/s:

Rederij:

Varende in zône: van: naar:
(Bijl. 13 Radio-Reglement Atlantic City)

Datum	Tijd M.T.G.	Frequentie waarop werd		Stations waarmede getelefoneerd werd		Middag-bestek	Aantekeningen
		Ontvangen	Gesproken	Naam	Roepnaam		

dag, 19 . dag, 19 .

De Kapitein, *De Chef van het station,*

BIJLAGE XXII

TARIEF VAN DE VERGOEDING, BEDOELD IN ARTIKEL 17, LID 5, VAN DE SCHEPENWET

Het maximum van de vergoeding, bedoeld in artikel 17, lid 5, van de Schepenwet, bedraagt per etmaal of gedeelte daarvan:

(a) voor schepen zonder eigen werktuiglijke voortstuwing: f 0,08 per ton;

(b) voor schepen met eigen werktuiglijke voortstuwing, met uitzondering van passagiersschepen als onder *(c)* bedoeld en sleepboten: f 0,15 per ton;

(c) voor passagiersschepen, welke zijn ingericht voor het vervoer van meer dan vijftig passagiers: f 0,45 per ton;

(d) voor sleepboten: f 2,25 per vierkante meter verwarmd oppervlak van de hoofdstoomketels of f 0,50 per rempaardekracht van de voortstuwingsmotor;

(e) voor dokken: f 0,08 per 1000 kilogram hefvermogen;

(f) voor drijvende voorwerpen, andere dan dokken, welke over zee naar hun bestemming zullen worden gesleept: f 0,08 per ton.

De hiervoor afgedrukte bijlagen I t/m XXII behoren bij Koninklijk besluit van 31 December 1952, *Stb.* 679.

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. ALGERA.

INHOUD

Bijlage Blz.

